UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. — FACULTÉ DE DROIT

DROITS

ET

DEVOIRS DES CAPTEURS

EN MATIÈRE DE PRISES MARITIMES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Louis LIOZON

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN, MONTANE
MONTANE, SICARDI ET VALENTIN, Successeurs
Rue Ferdinand-Fabre et quai du Verdanson

1911

DROITS

ET

DEVOIRS DES CAPTEURS

EN MATIÈRE DE PRISES MARITIMES

A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

A MA MÈRE

L. LIOZON

INTRODUCTION

Les Prises maritimes sont, selon la définition de Pistoye et Duverdy, les saisies faites en mer dans le but de s'approprier les bâtiments capturés avec tout ou partie de leur cargaison.

Nous avons l'intention d'étudier ici seulement ce que les capteurs ont à connaître dans cette matière des Prises, c'est-à-dire, d'une part, à quelles conditions ils peuvent opérer la saisie, et d'autre part, quelles sont les formalités qu'ils ont à remplir pour l'effectuer.

Nous étudierons principalement le cas le plus normal, c'est-à-dire celui dans lequel la saisie est effectuée par un navire de guerre belligérant.

DROITS

ET

DEVOIRS DES CAPTEURS

EN MATIÈRE DE PRISES MARITIMES

PREMIÈRE PARTIE

CONDITIONS GÉNÉRALES DE SAISIE

CHAPITRE PREMIER

QUI PEUT SAISIR ?

La guerre est un rapport d'Etat à Etat ; il en résulte que le droit de saisie, qui est un fait de guerre, ne peut être exercé que par les autorités publiques et les forces publiques des belligérants.

Toutefois, dans certaines circonstances, de simples particuliers ont le droit de saisir des navires ennemis déterminés.

Section I. — **Principe**

Peuvent saisir : les autorités publiques et les forces publiques des belligérants.

I. Les autorités publiques. — Ces autorités publiques sont les autorités maritimes (préfets maritimes, chefs du service de la marine, administrateurs de l'inscription maritime) et les employés de la douane. Tout navire abordant dans un port en temps de guerre doit leur montrer ses papiers de bord, et si de l'examen de ces papiers il résulte que le navire est saisissable, employés des douanes et autorités maritimes ont le droit d'effectuer la saisie.

En Angleterre, le zèle des employés des douanes est même si grand que, par moments, le nombre des prises qu'ils ont effectuées a été aussi considérable que celles faites par les croiseurs ; c'est ainsi que, pendant la guerre de Crimée, un assez grand nombre de navires ont été condamnés grâce à eux (1).

II. Les forces publiques. — Les navires de guerre des nations belligérantes ont incontestablement le droit de saisie.

A ces navires de guerre on peut assimiler la marine volontaire. Elle est composée de navires appartenant à des particuliers et que l'Etat, en vue d'accroître sa force militaire, incorpore pendant une guerre à la marine nationale, par voie de réquisition, d'affrètement ou d'achat.

Pour qu'on puisse légitimement assimiler ces

(1) Dans ces circonstances, il s'agissait surtout de navires originairement ennemis, vendus à des neutres.

navires volontaires aux vaisseaux de guerre des belligérants, il faut, comme le dit Lawrence, qu'ils présentent des garanties qu'ils observeront les lois de la guerre ; et ces garanties ne seront certaines que s'ils font la guerre pour le compte et sous le contrôle de l'Etat dont ils portent le pavillon. Il en résulte que ces navires doivent être incorporés dans la marine de guerre, commandés par des officiers de la marine militaire et manœuvrés par des marins de l'Etat.

Ce fut la Prusse qui, la première, en 1870, pensa à former une marine volontaire. Le décret royal du 24 juillet 1870 décidait « qu'un appel serait adressé à tous les marins et propriétaires de navires allemands, pour les inviter à se mettre, avec leurs ressources et leurs navires, à la disposition de la patrie ».

L'assimilation de cette marine volontaire à la marine de guerre était, à certains égards, légitime ; en effet, les officiers et matelots montant ces navires devaient, pendant la guerre, faire partie de la marine fédérale, en porter l'uniforme et les insignes, être soumis à ses règlements et prêter le serment militaire ; les bâtiments devaient porter le pavillon de la Confédération ; ils n'avaient le droit d'attaquer et de saisir que les navires de guerre ennemis ; de plus, ils n'avaient pas la totalité des prises qu'ils faisaient, mais simplement des primes variant avec la qualité du navire capturé.

Mais, à d'autres points de vue, la réglementa-

tion était insuffisante ; c'est ainsi qu'aucune garantie n'existait pour le recrutement des commandants ou des marins, qui était laissé à la discrétion des armateurs. Aussi le gouvernement français protesta, à bon droit, semble-t-il, auprès du gouvernement britannique, contre le décret du 24 juillet 1870 ; il y vit un moyen déguisé de rétablir la course, que la Prusse, en 1856, s'était engagée à ne plus pratiquer. Mais le gouvernement anglais n'admit pas la thèse française et décida que cette création de la flotte volontaire prussienne ne constituait pas une atteinte à la Déclaration de Paris (1).

La plupart des Etats suivirent la Prusse dans la voie qu'elle avait indiquée, et « actuellement, de même qu'ils font entrer dans le cadre élargi de leurs armées d'anciens soldats repris à leurs occupations civiles et des moyens de transport..., de même ils incorporent à leurs flottes équipages et navires habituellement adonnés au commerce, dès qu'ils sont propres à la guerre » (2).

Russie. — Pendant la guerre de 1877-78, lorsqu'on craignait un conflit avec l'Angleterre, une association patriotique russe acheta des navires rapides qui devaient, en temps de guerre, être convertis en croiseurs. L'institution subsista et, de

---

(1) D'ailleurs, en fait, cette tentative du roi de Prusse n'eut aucun résultat, car personne ne répondit à son appel.

(2) Dupuis, Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines, p. 112.

nos jours, il existe un certain nombre de navires russes, commandés par des officiers tenant leur commission de l'Empereur, et dont les équipages reçoivent une instruction de l'Etat. Ils ne diffèrent des bâtiments de l'Etat qu'en ce qu'ils appartiennent à une association privée et qu'ils se livrent en temps de paix à des opérations commerciales.

Angleterre. — Elle a conclu en 1887 des Conventions avec ses grandes Compagnies de navigation ; celles-ci, moyennant des subventions annuelles, se sont engagées à mettre, en temps de guerre, leurs navires rapides à la disposition du Gouvernement et pour l'avenir à construire ces bâtiments d'après les plans approuvés par l'autorité maritime.

France. — Certains paquebots des Compagnies chargées du service postal, subventionnées par l'Etat, sont commandés par des officiers de marine et doivent, en temps de guerre, être incorporés dans la flotte militaire. De plus, le ministre de la marine doit désormais approuver leurs plans de construction.

Une flotte volontaire qui présente des garanties que les lois de la guerre seront observées, peut donc être assimilée aux navires de la flotte militaire. La question des conditions légales à exiger des navires de commerce se transformant en bâtiments de guerre a été réglée par la Conférence

de La Haye de 1907. Des règles simples ont été élaborées qui mettent en pratique le principe que la guerre ne peut être faite qu'au nom de l'Etat, par l'ordre et sous l'autorité de l'Etat.

L'article premier exige que tout navire de commerce transformé en bâtiment de guerre soit placé sous l'autorité directe, le contrôle immédiat et la responsabilité de la puissance dont il porte le pavillon.

D'après l'article 2, « ils doivent porter les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre de leur nation », c'est-à-dire le pavillon militaire, si ce pavillon diffère du pavillon commercial, et la flamme de guerre.

L'article 3 exige que le commandant soit au service de l'Etat et dûment commissionné par les autorités compétentes. Son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire. Il avait été tout d'abord question que le commandant du navire transformé fût personnellement porteur de sa lettre de commandement. Mais la délégation allemande s'y opposa en faisant remarquer qu'il était impossible de faire dépendre d'une telle formalité le caractère du vaisseau, car il se peut que le capitaine du navire transformé ne soit pas en mesure de présenter une commission, « soit que, par suite de circonstances imprévues, il n'en ait jamais reçu, soit que, par accident, le document ait été perdu ou détruit, soit enfin que le capitaine n'ait été nommé qu'en remplacement de l'officier nommé dans le document et qui, pour une raison

quelconque, n'a pu prendre le commandement ».

D'après l'article 4, « l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire ».

Article 5 : « Le navire transformé est tenu d'observer les lois et coutumes de la guerre. »

Enfin, l'article 6 exige que le belligérant qui transforme un navire de commerce en bâtiment de guerre, mentionne, le plus tôt possible, cette transformation sur la liste des bâtiments de sa flotte militaire.

Mais, en plus de la détermination des règles qui fixent le caractère militaire du navire de commerce transformé, deux questions très importantes se posent : l'une relative à la désignation précise du *lieu* où peut s'opérer la transformation, l'autre relative à la *durée* de cette transformation.

1re *Question.* — Où la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre peut-elle avoir lieu ?

Il est évident que la transformation ne peut pas se faire dans les eaux territoriales des neutres ; mais est-elle possible en pleine mer ou seulement dans les eaux territoriales de l'un des belligérants ?

Cette question fut soulevée une première fois à la deuxième Conférence de La Haye, et en second lieu à la Conférence de Londres.

A la Conférence de La Haye (1907), la délégation britannique proposa que la transformation ne pût pas se faire en pleine mer, et elle invoquait

deux raisons : 1° une raison de fait : « cette transformation laisserait les neutres dans l'ignorance du caractère assumé par un navire qui aurait quitté son dernier port de départ comme navire marchand » (1) ; 2° une raison de droit : la transformation est un acte de souveraineté et, par suite, ne peut être accomplie que dans les lieux où cette souveraineté peut s'exercer.

La délégation française soutint qu'en droit cette transformation pouvait se faire, car, en pleine mer, les navires de commerce sont soumis à l'autorité de l'Etat dont ils portent le pavillon, et cet Etat a, par suite, le pouvoir de les transformer en vaisseaux de guerre (2). En fait, les inconvénients qui peuvent résulter de leur transformation, peuvent être évités en établissant des mesures de publicité, une notification par exemple.

L'accord fut impossible, car, comme le remarque M. Politis, dans ce débat seuls les intérêts nationaux déterminaient les opinions. Les Etats qui avaient de nombreux ports disséminés dans tout le monde appuyèrent la proposition britannique ; ceux qui avaient un nombre de ports moins con-

---

(1) Politis, J. C. 1909, p. 205.

(2) Comme le dit M. Renault aux discussions de la Commission : « La transformation est un acte de souveraineté ; mais pourquoi un acte de souveraineté ne pourrait-il pas être accompli en pleine mer, là où rien ne géne l'action d'un Etat sur les navires qui portent son pavillon ? C'est précisément la raison pour permettre à la transformation de s'opérer en mer libre ».

sidérable ou qui pensaient que leur flotte de commerce, en cas de conflit, leur serait d'une grande utilité, soutinrent la proposition française. On décida alors de laisser cette question hors de la Convention.

A la Conférence de Londres (1909), la question fut reprise ; le gouvernement britannique, voyant bien que les partisans de la transformation en pleine mer ne cèderaient pas, l'admit en principe, « à condition qu'on lui imposât des restrictions offrant des garanties solides contre les surprises et les pièges tendus aux neutres ». Cette garantie fut trouvée dans une notification adressée aux puissances.

Mais, tandis que certains voulaient une notification faite en temps de paix des navires aptes à être transformés, d'autres exigeaient que le fait de la transformation fût notifié le plus tôt possible, sans que d'ailleurs le navire transformé dût attendre cette notification pour exercer ses droits de belligérant. Entre ces deux opinions, une opinion intermédiaire naquit qui exigeait qu'avant la notification le navire transformé ne pût pas exercer ses droits de belligérant. Cette solution transactionnelle échoua, mais peut servir pour l'avenir de terrain d'entente.

2e *Question.* — Les navires de commerce transformés en bâtiments de guerre peuvent-ils, pendant les hostilités, être retransformés en navires de commerce ?

La question fut également posée en premier lieu à la deuxième Conférence de La Haye. La délégation austro-hongroise avait déposé la proposition suivante : « La transformation sera permanente pendant toute la durée des hostilités, et la retransformation sera interdite. » Mais, à la suite d'une remarque « qu'il ne serait logique d'accepter la proposition austro-hongroise que si l'on avait pu se mettre d'accord pour admettre le principe de la transformation en pleine mer », le Comité décida d'abandonner l'étude de la question et de maintenir le *statu quo* actuel.

Ce fut surtout à la Conférence de Londres que la question fut discutée. On n'aboutit pas ; mais il semble que dans l'avenir l'accord pourra se faire en permettant la retransformation moyennant une certaine publicité, par exemple, une communication faite à l'avance aux différents gouvernements neutres.

Les Corsaires. — Autrefois on comprenait dans les forces publiques des belligérants les corsaires, c'est-à-dire des particuliers qui, sous l'autorité d'une puissance belligérante et au moyen de navires armés en conséquence, cherchaient à causer du dommage au commerce ennemi et à s'opposer à l'exercice du commerce interdit aux neutres.

Théoriquement, le droit de course est légitime, car, comme le remarque Ortolan, « le droit de légitime défense inhérent à la souveraineté comporte nécessairement pour un Etat qui poursuit une

guerre le droit d'appeler aux armes tous ses citoyens et d'organiser sur mer comme sur terre une milice nationale ».

En fait, la course présente des avantages incontestables pour les pays dont la marine de guerre est peu considérable et dont les navires de commerce sont très nombreux ; au cas d'hostilités, la délivrance de lettres de marque aux propriétaires de vaisseaux marchands viendra apporter un appoint sérieux à leur flotte militaire.

Mais elle présente de graves inconvénients. En effet, les corsaires sont des auxiliaires difficiles à manier ; presque toujours, ce n'est pas par patriotisme qu'ils font la course, mais pour s'enrichir, et il est à craindre que l'appât du gain ne les pousse à commettre des déprédations. « D'ailleurs, lorsque les particuliers s'associent ainsi librement à la guerre, les hostilités tendent à reprendre le caractère barbare des guerres de l'antiquité ; la guerre descend dans les masses, l'esprit de haine et de vengeance s'invétère dans les cœurs ; et deux nations qui ont été longtemps engagées dans des luttes corps à corps, comme celles que se livrent les corsaires, sont longtemps ennemies. » (1)

La course a pris naissance dans l'antiquité ; chez les Grecs, les Romains, en effet, la guerre n'était pas un rapport d'Etat à Etat ; elle mettait

---

(1) De Pistoye et Duverdy, Traité des Prises maritimes I, p. 28.

aux prises tous les nationaux des deux pays ennemis. Au Moyen-Age, lorsqu'il n'existait pas encore de marine militaire, les rois s'adressaient à des corsaires pour faire des expéditions en mer. Mais, pour prévenir les abus, on voulut contrôler ces corsaires ; on les soumit à la nécessité d'obtenir une lettre de marque ; par la suite, on les força à déposer un cautionnement et à faire juger leurs prises. Malgré toutes ces garanties, les abus de la course s'aggravèrent, et cela d'autant plus que les divers Etats en arrivèrent à délivrer des lettres de marque aux étrangers.

Aussi, de nombreux essais pour la suppression de la course furent tentés ; ces essais se rattachent d'ailleurs aux efforts faits pour proclamer l'inviolabilité complète de la propriété privée sur mer. On peut trouver un premier essai dans le traité du 16 novembre 1675 entre la Suède et les Etats-Unis. Plus tard, dans le traité conclu en 1725 entre les Etats-Unis et la Prusse, fut inséré l'article 23, rédigé sous l'inspiration de Franklin, et qui contient une disposition dans le sens de la suppression (1).

---

(1) Art. 23 du Traité de 1885 : S'il survient une guerre entre les parties contractantes, tous les vaisseaux marchands et commerçants employés à l'échange des productions de différents endroits et par conséquent destinés à faciliter et à répandre les objets propres aux nécessités de la vie, passeront librement et sans être molestés, et les Puissances contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course, qui les

En 1792, la République Française prit l'initiative de déclarer l'inviolabilité de la propriété privée sur mer ; la suppression de la course en résultait ; mais la proposition française ne fut acceptée que par les Pays-Bas, les villes hanséatiques et les Etats-Unis.

En 1823, Chateaubriand, lors de la guerre d'Espagne, proposa de nouveau la suppression de la course.

Lors de la guerre de Crimée, dès le début, le gouvernement français déclara qu'il ne délivrerait pas de lettres de marque. Le gouvernement britannique publia une déclaration semblable. L'Autriche, la Suède, le Danemark, l'Espagne, Naples, le Brésil, interdirent à leurs nationaux de prendre du service à bord des corsaires.

Cette pratique trouva sa consécration dans le Congrès de Paris de 1856, dont l'article premier de la déclaration du 16 avril s'exprime ainsi : « La course est et demeure abolie. » Cette déclaration a été signée par 37 Etats ; seuls l'Espagne, le Mexique et les Etats-Unis ont refusé d'y adhérer. Cette dernière puissance déclara qu'elle ne renoncerait à la course que si on garantissait l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer.

Dans les diverses guerres maritimes qui ont eu lieu depuis 1856, sauf la guerre de Sécession, les

---

autorisât à prendre ou à détruire ces sortes de vaisseaux marchands ou à en interrompre le commerce.

belligérants n'ont pas employé de corsaires ; dans la guerre hispano-américaine même, l'Espagne et les Etats-Unis, qui pourtant n'avaient pas adhéré à l'abolition de la course, déclarèrent qu'ils ne délivreraient pas de lettres de marque.

L'Espagne ayant adhéré à la déclaration de Paris le 18 janvier 1908, et le Mexique le 19 février 1909, il en résulte que ce n'est que dans le cas d'une guerre où les Etats-Unis seraient partie que les corsaires pouraient être employés.

Voyons donc rapidement à quelles conditions des corsaires pourraient courir sus à l'ennemi. Ces conditions sont à peu près les mêmes pour toutes les nations ; en France, elles sont déterminées par l'arrêté du 2 prairial an XI :

1° Tout corsaire doit être porteur de lettres de marque délivrées par l'Etat belligérant dont il porte le pavillon. Ces lettres de marque ne peuvent être délivrées qu'à des Français ; on ne peut en délivrer à des sujets neutres pour les autoriser à courir sus aux ennemis de la France ; elles ne sont valables que pour un nombre de mois plus ou moins limité, suivant la nature des croisières.

2° Il est tenu de fournir un cautionnement suffisant pour répondre des infractions aux règlements de course qu'il pourrait commettre. Le taux du cautionnement est, en France, de 37.000 francs si l'équipage est inférieur à 150 hommes, et de 74.000 francs s'il est supérieur ; il est fourni, dans le premier cas, par l'armateur seul ; dans le deuxième, solidairement par l'armateur, deux cau-

tions intéressées dans l'armement et le capitaine.

3° L'équipage du navire doit être composé en majorité de sujets de l'Etat qui a délivré la commission en guerre.

Section II. — **Exceptions**

En principe, jamais de simples particuliers ne peuvent saisir des navires ennemis ; c'est ainsi que si un navire de commerce non commissionné attaquait le premier un bâtiment ennemi, il s'exposerait, d'après l'article 34 de l'arrêté de prairial an XI, à être traité comme pirate.

Toutefois, il est deux cas dans lesquels de simples particuliers peuvent capturer des navires ennemis :

1° C'est d'abord quand un navire de commerce est attaqué par un bâtiment ennemi ; en repoussant l'attaque, il a le droit, s'il le peut, de capturer le navire ennemi et de l'amener dans un port de prise. C'est ce qui résulte de l'article 34 de l'arrêté de prairial, an XI ;

2° C'est, en second lieu, quand les prisonniers de guerre, en s'évadant, s'emparent d'un bâtiment ennemi ; celui-ci est considéré comme de bonne prise. C'est ce que décide la loi du 18 vendémiaire an II.

CHAPITRE II

QUAND PEUT-ON SAISIR ?

Quand peut-on saisir les navires ennemis ou les navires neutres violant la neutralité ?

La saisie étant un acte de guerre, ne peut évidemment être opérée qu'en temps de guerre ; elle ne pourra donc avoir lieu qu'à partir du commencement de la guerre jusqu'à la conclusion de la paix.

Par suite, il y a lieu de déterminer à partir de quel moment la guerre commence entre les Etats belligérants, et à quel moment elle est considérée comme terminée.

I. A PARTIR DE QUEL MOMENT LA GUERRE COMMENCE-T-ELLE ? — Avant la Conférence de La Haye (1907), deux systèmes étaient en conflit pour déterminer le moment précis du commencement de la guere : le système continental et le système anglo-américain.

D'après le système continental, le commencement de la guerre était déterminé par la déclaration de guerre ; cette déclaration était obligatoire

et ce n'était qu'à partir d'elle que commençaient les effets juridiques de l'état de guerre.

D'après le système anglais, la déclaration de guerre était un acte inutile, superflu ; le commencement de la guerre partait donc du premier acte d'hostilité.

A la Conférence de La Haye (1907), la question fut discutée et l'on convint de la nécessité d'établir une entente internationale sur ce point. Sur la proposition de la délégation française, on décida que la pratique continentale, c'est-à-dire la nécessité d'une déclaration de guerre préalable à toute mesure d'hostilité, serait obligatoire ; et cette déclaration doit être notifiée à la fois à la puissance ennemie et aux puissances neutres.

Un amendement néerlandais demandait de fixer un délai minimum de 24 heures entre la réception de la notification à la puissance ennemie et l'ouverture des hostilités. Mais cet amendement a été rejeté, car malgré les avantages que pouvait présenter ce délai (le principal avantage consistait en ce que les puissances neutres pourraient employer ce délai à faire des efforts de conciliation entre les nations en litige), « on a dû reconnaître qu'on ne pouvait demander à celui qui a la volonté d'attaquer d'autres délais que ceux absolument indispensables pour que son adversaire sache que la force va être employée contre lui ».

C'est donc le moment de la notification qui constitue l'instant précis du commencement de la guerre, à partir duquel s'ouvre le droit de prise ;

et cette notification a pour résultat de rendre saisissables les navires de nationalité ennemie et les navires neutres violant la neutralité.

Mais cete règle entendue d'une façon trop stricte, risquerait d'être injuste, car, appliquée aux navires neutres ou aux navires ennemis, elle permet de prendre à l'improviste et de confisquer les navires et les biens partis en temps de paix, alors que rien n'annonçait la guerre, que rien, par conséquent, ne leur interdisait d'entreprendre le voyage.

Mais ce n'est pas à dire que ces navires ainsi surpris par la déclaration de guerre doivent être traités comme si les hostilités n'étaient pas ouvertes ; une pareille solution risquerait trop de compromettre les légitimes intérêts des belligérants.

D'abord, si ces navires sont de nationalité ennemie, il est évident qu'ils ne peuvent être relâchés ; l'intérêt des belligérants ne peut permettre de laisser partir « des équipages appelés peut-être à monter le lendemain les croiseurs de l'ennemi, des navires destinés peut-être à grossir la flotte volontaire ou auxiliaire de l'ennemi ». Mais il semble qu'entre ces deux solutions extrêmes, la confiscation et le relâchement, une solution mixte peut trouver place, qui consisterait dans la détention de l'équipage et la mise sous séquestre du navire et des marchandises ; les droits des belligérants sont ainsi sauvegardés et, d'autre part, les particuliers lésés ne sauraient se plaindre « de

subir indirectement le contre-coup d'une guerre en souffrant du chômage forcé de leurs navires ou de l'arrêt de leurs marchandises ».

De même, ce n'est pas à dire que les navires neutres faisant des actes contraires à la neutralité puissent, sous prétexte qu'ils ne connaissent pas la déclaration de guerre, les continuer ; ils ne seront pas saisis pour ces actes, mais le droit des belligérants est de les empêcher de leur nuire et, par suite, de faire cesser l'acte hostile.

Voyons les solutions admises en pratique, d'abord pour les navires de nationalité ennemie, puis pour les navires neutres violant la neutralité.

A. *Navires de nationalité ennemie.* — Autrefois, avant même d'ouvrir les hostilités, on mettait *l'embargo* sur les navires de l'adversaire de demain. Si la paix était confirmée, naturellement ils étaient relâchés ; si, au contraire, la guerre éclatait, ils étaient susceptible de confiscation.

C'était là, au point de vue de la justice, une mesure très critiquable et qui constituait une violation de foi. On doit donc se féliciter de sa disparition. En fait, dans les guerres récentes, non seulement on n'a plus usé de l'embargo, mais encore on a accordé aux navires ennemis la permission, non seulement de quitter le port ennemi dans lequel ils se trouvaient au moment de l'ouverture des hostilités, mais encore de terminer leur chargement et d'atteindre leur port de destination. C'est la pratique de l'*indult*. Il en a été ainsi en

premier lieu dans la guerre de Crimée de 1854, où l'on exempta même de la capture les vaisseaux qui, avant l'ouverture des hostilités, avaient quitté un port étranger à destination d'un port français ou anglais.

En 1870, la France acorda un délai de 30 jours aux navires allemands ; des délais ont également été accordés dans les guerres russo-turque de 1877-1878, et gréco-turque de 1897, dans la guerre hispano-américaine. Dans la guerre russo-japonaise de 1904, le Japon n'a accordé que sept jours aux navires russes pour charger et quitter ses ports, et la Russie 48 heures.

Telle était la pratique des nations à la veille de la Conférence de La Haye de 1907. Cette Conférence s'occupa en premier lieu de la situation des navires de commerce ennemis surpris par la guerre dans un port de la partie adverse, et de ceux qui y pénètrent sans connaître l'état de guerre ; et en second lieu, de la situation des navires ennemis rencontrés en mer ignorant l'ouverture des hostilités.

1° Navires de commerce ennemis surpris par la guerre dans un port de la partie adverse, ou y pénétrant sans connaître l'état de guerre. — La délégation russe proposa de transformer la pratique actuelle de l'indult en une règle obligatoire de droit international. Cette proposition avait le tort de sacrifier les belligérants qui, comme nous l'avons vu, peuvent avoir intérêt à ne pas relâcher

des navires de commerce ennemis. Aussi la majorité des représentants des puissances s'y montra-t-elle opposée, et on se rallia à un texte, issu d'une proposition française, qui, tout en s'inspirant de sentiments d'équité, tenait également compte des intérêts légitimes des belligérants. Ce texte est ainsi conçu :

Article premier. — « Lorsqu'un navire de commerce relevant d'une des puissances belligérantes se trouve, au début des hostilités, dans un port ennemi, il est désirable qu'il lui soit permis de sortir librement, immédiatement ou après un délai de faveur suffisant, et de gagner directement, après avoir été muni d'un laisser-passer, son port de destination ou tel autre port qui lui sera désigné. »

Il en est de même du navire ayant quitté son dernier port de départ avant le commencement de la guerre, et entrant dans un port ennemi sans connaître les hostilités.

Le Comité avait tout d'abord adopté la formule « ...ou après un délai suffisant » ; à la demande de l'Angleterre, les mots « de faveur » furent ajoutés, afin de mentionner que le délai à accorder n'était pas un délai obligatoire.

Art. 2. — « Le navire de commerce qui, par suite de circonstances de force majeure, n'aurait pu quitter le port ennemi pendant le délai visé à l'article précédent, ou auquel la sortie n'aurait pas été accordée, ne peut être confisqué.

Le belligérant peut seulement le saisir moyen-

nant l'obligation de le restituer après la guerre, sans indemnité, ou le réquisitionner moyennant indemnité.

Les intérêts des belligérants étaient respectés, car le délai de faveur à accorder aux navires de commerce était considéré comme un *privilège* et nullement comme un droit. Et, d'autre part, la justice n'était pas violée, car les navires de commerce ressortissant aux puissances belligérantes, qui à l'ouverture des hostilités se trouveraient dans les ports ennemis, ou qui y seraient entrés postérieurement à cette ouverture, mais dans l'ignorance des hostilités, et auxquels aucun délai de faveur ne serait accordé pour reprendre la mer, ne pouvaient être confisqués que moyennant indemnité, ou réquisitionnés, également avec indemnité.

2° Navires de commerce ennemis trouvés en mer dans l'ignorance de l'ouverture des hostilités. — Ces navires ne peuvent être confisqués ; mais ils peuvent être saisis moyennant l'obligation de les restituer après la guerre sans indemnité, et réquisitionnés ; le droit de réquisition entraîne à leur égard le droit de destruction, mais à charge d'indemnité. C'est là une solution qui, comme dans le cas précédent, concilie d'une façon heureuse les intérêts des belligérants et les idées d'équité.

B. *Navires neutres.* — Si dans l'ignorance des hostilités ils commettent un acte contraire à la

neutralité, ils ne devront pas être confisqués pour cela ; mais le belligérant les empêchera de continuer leur acte.

C'est ainsi que l'article 43 de la Conférence de Londres décide que si un navire neutre est rencontré en mer chargé de contrebande, et dans l'ignorance des hostilités, le navire n'est pas confiscable, mais les articles de contrebande peuvent être confisqués moyennant indemnité.

De même, l'article 45 décide qu'un navire faisant des actes d'assistance hostile, mais ignorant les hostilités, n'est pas confiscable ; mais les personnes qui se trouvent à bord et qui font partie des forces armées de l'ennemi pourront être prises par le croiseur comme prisonniers de guerre.

D'ailleurs, dans tous ces cas, le navire est réputé connaître l'état de guerre lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités, ou un port neutre postérieurement à la notification en temps utile de l'ouverture des hostilités à la puissance dont relève ce port.

II. A PARTIR DE QUEL MOMENT LA GUERRE EST-ELLE CONSIDÉRÉE COMME TERMINÉE ? — Deux cas peuvent se présenter : un traité de paix constate la fin de la guerre, ou aucun traité ne la constate.

1° Si aucun traité ne constate la fin de la guerre, celle-ci est considérée comme terminée par la suspension de fait de tout acte d'hostilité. Evidemment, dans ce cas, très rare d'ailleurs, il sera très

difficile de déterminer le moment précis de la fin de la guerre.

2° Si un traité constate la fin de la guerre, alors celle-ci est considérée comme terminée à partir de la signature du traité de paix. Donc, à partir de ce moment, aucun navire ne pourra plus être saisi.

CHAPITRE III

OU PEUT-ON SAISIR ?

Dans quels lieux la capture des navires de commerce ennemis ou des navires neutres saisissables peut-elle avoir lieu ?

La capture d'un navire est un acte de guerre. Or, dans aucun cas, une nation belligérante ne peut avoir le droit de commettre la moindre hostilité sur le territoire d'un peuple neutre ; cette idée n'est que la conséquence du caractère indépendant des diverses nations.

On peut donc poser la règle que le droit de capture ne pourra pas être exercé dans les parties de mer soumises à l'autorité des nations neutres ; il ne sera susceptible d'être exercé que dans les mers libres et dans les eaux soumises à l'autorité des belligérants.

Or, les parties de mer soumises soit à l'autorité des belligérants, soit à l'autorité des puissances neutres, constituent les mers territoriales ; tout ce qui est en dehors de ces mers constitue la haute mer, qui est libre et où le droit de prise peut toujours s'exercer.

Donc, pour fixer les endroits où la capture peut s'exercer, il n'y a qu'à déterminer les limites de la mer territoriale : le droit de capture sera permis, *d'une part* dans les parties de mer comprises dans l'intérieur de ces limites et qui sont sous la souveraineté des belligérants, et, *d'autre part,* dans les parties de mer en dehors de ces limites (haute mer).

L'étendue de la mer territoriale a beaucoup varié ; les anciens auteurs, à cause de la frayeur que leur inspiraient les pirates, avaient tendance à porter très loin les limites du territoire maritime ; certains les fixaient même à 100 milles du rivage. Plus tard, on réduisit de beaucoup cette étendue : c'est ainsi que Valin la fixait à deux lieues.

Ce fut Bynkershœk qui le premier fixa les limites de la mer territoriale à une portée de canon ; cette mesure est restée depuis la mesure de droit commun.

Elle présente l'avantage d'être en harmonie avec cette idée, que le domaine maritime s'arrête là où le peuple riverain ne peut plus, des côtes, exercer sa puissance; mais, en pratique, elle présente des inconvénients à cause de son instabilité : elle est, en effet, variable avec les progrès de la balistique.

Les baies ou rades foraines et les mers fermées font-elles partie des mers territoriales ?

Pour les baies et rades foraines, on applique le principe d'où dérive le droit de souveraineté

de l'Etat ennemi sur la mer territoriale, c'est-à-dire que la baie sera soumise à la souveraineté de cet état riverain si la puissance effective de celui-ci peut s'exercer sur toute l'étendue de la baie, qui par suite ne peut excéder une double portée de canon en partant des deux rives. Les golfes étendus au delà de la portée de canon doivent être assimilés à la haute mer.

Pour les mers fermées, il faut distinguer : si les rives de la mer ainsi que le détroit qui conduit à la haute mer appartiennent à un seul état, la mer est tout entière sous la souveraineté de cet Etat; si les rives ou le détroit appartiennent à des états différents, chaque état est souverain de la partie de mer longeant les rives, le reste est *res nullius.*

Donc, le droit de capture ne peut pas s'exercer le long des côtes des puissances neutres jusqu'à une distance égale à une portée absolue de canon.

Certains auteurs, dont Bynkershœk, ont cependant prétendu qu'il était un cas dans lequel ce droit de capture pouvait s'exercer ; c'est quand un navire de guerre belligérant poursuivant un navire saisissable, celui-ci se réfugie dans les eaux territoriales neutres. Mais c'est là une opinion arbitraire et inconciliable avec le principe de l'intégrité du territoire neutre.

D'autres auteurs soutiennent que quand la côte de l'Etat neutre est inculte et non fortifiée, cela constitue une excuse pour le belligérant qui s'est

laissé aller à capturer un navire dans les limites de la mer territoriale. En effet, dit Ortolan, « s'il est certain qu'en s'en tenant rigoureusement au principe, le belligérant devrait attendre que le navire saisissable sorte des limites de la mer territoriale pour le capturer, en fait, on conçoit que les opérations militaires d'une action marine ne comportent pas une précision mathématique aussi rigoureuse, que l'officier commandant, lorsqu'il n'a en vue qu'une côte inculte, inhabitée, dénuée de tout signe de la puissance territoriale, puisse se laisser entraîner au delà de la règle précise, et qu'il soit évident, cependant, qu'il n'a pas eu l'intention d'offenser l'Etat neutre, ni de violer son droit d'empire. »

Cette exception à l'inviolabilité de la mer territoriale des neutres ne peut être admise, car, comme le dit Pistoye et Duverdy, « si l'oubli des limites fixées par le droit des gens peut être moins grave que si le combat illicite avait eu lieu sous la portée réelle du canon d'un port ou d'une forteresse, cela n'en constitue pas moins une violation précise des mers territoriales, de sorte que toute prise faite dans ces circonstances est illégale et doit être déclarée nulle et de nul effet ».

C'est d'ailleurs ce qui a été jugé par le Conseil des prises, en particulier le 27 Fructidor an VIII, à propos de l'affaire de la *Nostra Segnora del Carmel* contre la *Vénus de Medicis* (1).

---

(1) Voici au sujet de cette affaire les conclusions du commissaire du gouvernement. " Comment donc le vice

La règle est donc très nette et ne comporte pas d'exception ; la capture d'un navire est interdite dans les eaux territoriales des neutres ; elle est permise dans la haute mer et dans les eaux territoriales des belligérants.

---

consul de France à la Corogne a t-il pu rejeter la violation du territoire, sur le motif frivole qu'aucune forteresse ou batterie ne protégeait la côte où la capture s'effectua ? Qui ne sait qu'en admettant comme mesure de la limite juridictionnelle la portée de canon, on parle d'une mesure idéale, et qu'on n'a pas besoin de la présence réelle de l'instrument dont les effets sont connus ? »

CHAPITRE IV

QUE PEUT-ON SAISIR ?

Déterminons ce qu'un commandant de croiseur peut saisir en temps de guerre.

Nous nous occuperons en premier lieu des navires, et en second lieu des marchandises.

Section I. — Des navires saisissables. — Distinguons entre les navires ennemis et les navires neutres

§ 1er. Navires ennemis

On peut poser le principe que tout navire ennemi est saisissable.

Mais à quoi reconnaître le caractère hostile d'un navire ? Jusqu'à la Conférence de Londres (1909), deux systèmes, un français, l'autre anglais, posaient sur ce point des règles différentes. Etudions-les succinctement ; nous étudierons ensuite les solutions consacrées par la Conférence de Londres.

A. *Système français.* — Le système français était très simple : Etait considéré comme ennemi tout navire qui avait droit de porter pavillon ennemi, et inversement, tout navire qui avait droit de porter le pavillon neutre était neutre.

Cette règle était logique, car « c'est au pavillon ennemi que s'adresse avant tout l'interdiction de l'usage de la mer, résultant de l'état de guerre ; c'est lui que l'adversaire prétend tout d'abord dépouiller du bénéfice de la liberté des mers » (Ch. Dupuis, p. 127).

Mais le système français prenait des mesures pour que les navires ennemis ne se missent pas occasionnellement, pendant la durée de la guerre, sous le couvert du pavillon neutre ; pour déjouer ces fraudes, l'article 7 du règlement du 26 juillet 1778 déclara que la vente d'un navire pour être bonne devait être prouvée par un acte authentique antérieur au commencement des hostilités et avoir été enregistrée par un officier public (1).

B. *Système anglais.* — « Tandis que le système français partait de principes abstraits et en déduisait des conséquences naturelles, le système anglais, beaucoup plus compliqué, cherchait à adapter le mieux possible les moyens de guerre au but de la guerre et, par suite, avant tout, à atteindre navires ou biens qui, unis par quelque lien à l'ennemi, servaient ses intérêts et l'aidaient à soutenir la lutte » (Ch. Dupuis).

Tandis que le système français faisait dépendre le caractère ennemi du navire simplement de son droit à porter le pavillon ennemi, le système

---

(1) Voir affaire du *Carl-Ludwig*, Pistoye et Duverdy, t. II, p. 9.

anglais considérait les navires comme ennemis, soit à raison de leur pavillon, soit à raison de la qualité de leurs propriétaires, soit à raison de leur emploi.

1° *A raison de leur pavillon,* les navires portant pavillon ennemi étaient toujours sujets à capture. La qualité des propriétaires était ici indifférente.

2° *A raison de la qualité de leur propriétaire,* étaient également sujets à capture les navires appartenant à des ennemis, quoique n'ayant pas droit au pavillon ennemi.

Mais qu'est-ce qui déterminait le caractère ennemi des propriétaires ? C'était leur domicile. Le propriétaire était ennemi quand il était domicilié en pays ennemi ; on ne tenait pas compte de sa nationalité. Il en résulte que les sujets de l'Etat ennemi n'étaient pas réputés ennemis lorsqu'ils étaient domiciliés en pays neutre ; les sujets neutres étaient considérés comme ennemis s'ils avaient établi leur domicile en terre ennemie.

Et cette solution était très pratique « car un sujet de l'ennemi fixé en pays neutre ne met nulle force au service de l'Etat dont il garde la nationalité ; son travail et ses dépenses n'enrichissent que l'Etat où il vit... Mais, par contre, le sujet neutre établi en pays ennemi est pour ce dernier une source de force, une occasion de profit... Telle est la raison pour laquelle les Anglais n'hésitaient pas à le viser. » (Ch. Dupuis, p. 129.)

Mais à quoi reconnaissait-on le domicile d'une personne ? C'était le lieu de son principal éta-

blissement, et, pour déterminer ce principal établissement, la doctrine britannique tenait compte avant tout de la résidence de la personne et particulièrement du but et de la durée de cette résidence.

a) *Du but.* — Si une personne allait dans un pays avec l'intention de s'y fixer, elle y acquérait un domicile aussitôt qu'elle était établie ; l'intention de se fixer était établie, par exemple, si on avait pour but en allant dans un pays d'y fonder un commerce ou une industrie (1).

b) *De la durée.* — Au contraire, si une personne allait dans un pays sans avoir l'intention de s'y fixer, par exemple pour traiter une affaire isolée, elle n'y acquérait pas de domicile ; mais si cette résidence accidentelle se prolongeait trop, elle prenait le caractère de domicile. La durée du temps nécessaire pour qu'une résidence se changeât en domicile variait avec les espèces.

Le caractère hostile des personnes s'acquérait donc par la résidence, et, inversement, une personne perdait son domicile et, par suite, sa nationalité, quand elle quittait le pays de sa résidence avec l'intention de s'établir définitivement dans un autre pays.

---

(1) " If a person goes to a country with the intention of setting up in business, he acquires a domicil as soon as he establishes himself, because the conduct of a fixed business necessarily implies an intention to stay permenently " Hall, p. 517.

Etait donc ennemie toute personne domiciliée en pays ennemi. Mais que fallait-il entendre par pays ennemi ? C'était « toute contrée sur laquelle l'Etat ennemi exerçait une autorité effective et dont il exploitait les ressources ». On voit donc que le système anglais n'accordait pas une valeur excessive aux frontières légales et que le principal élément qui conférait à un territoire le caractère hostile était la possession de ce territoire par l'ennemi. Mais ce n'était pas là le seul élément ; il fallait aussi que le possesseur en fait du territoire ait l'intention de le garder.

Ces deux éléments étaient indispensables ; c'est ainsi que la possession de fait d'un territoire britannique, due à une victoire de l'ennemi, avait pour conséquence de donner le caractère hostile aux habitants de ce territoire, si l'ennemi avait l'intention d'annexer ce territoire ; s'il n'avait pas cette intention, les habitants restaient anglais. De même, une cession de territoire faite à l'ennemi par un tiers Etat ne produisait pas d'effet, au point de vue du caractère hostile ou non des habitants, s'il n'y avait pas de possession effective. Si, au contraire, il y avait possession effective, les habitants du territoire cédé prenaient le caractère ennemi, quand même l'acte de cession n'aurait pas encore été signé.

3° *A raison de leur emploi.* — Etaient considérés également comme hostiles les navires engagés dans le commerce ou la navigation de l'ennemi, et

cela même si leurs propriétaires étaient neutres et s'ils avaient droit au pavillon neutre.

Que fallait-il entendre par navires engagés dans le commerce ou la navigation de l'ennemi ?

Les auteurs anglais étaient tous du même avis pour faire entrer dans la formule :

1° les vaisseaux neutres qui se livreraient à une navigation réservée, en temps de paix, aux seuls navires de l'ennemi. Si, par exemple, au cas de guerre entre la France et l'Angleterre, des navires neutres avaient fait le cabotage entre des ports français, ils auraient été saisissables.

2° Tout navire de nationalité neutre et appartenant à un individu neutre, mais commandé par un capitaine ennemi monté par un équipage ennemi, employé au commerce ennemi.

Mais, où les auteurs divergeaient, c'était sur le point de savoir si un navire de nationalité neutre et appartenant à un neutre était saisissable pour le fait de se livrer au transport ordinaire de marchandises ennemies comme le ferait un navire ennemi. Le *Manuel des Prises le déclarait saisissable.*

Nous avons vu que, d'après le système français, les ventes de navires à des neutres n'étaient valables que si elles étaient antérieures aux hostilités et non reconnues dans un acte authentique.

D'après le système anglais, il fallait distinguer suivant que la vente était faite *in transitu* ou non *in transitu.*

1° Si elle était faite *in transitu,* elle ne pro-

duisait effet que quand le voyage était terminé et que l'acquéreur avait pris possession du navire.

2° Si elle n'était pas faite en cours de voyage, elle était en principe valable. Mais elle était nulle si l'acte de cession ne se trouvait pas à bord, ou si cet acte contenait des clauses conservant au capteur un intérêt sur le navire ou ses bénéfices, ou un droit de contrôle, ou un pouvoir de révocation, ou un droit de restitution du navire à la conclusion de la paix.

Tels étaient les deux systèmes entre lesquels se partageaient les divers Etats jusqu'à la Conférence de Londres 1909. Cette divergence de systèmes entraînait de graves inconvénients, car « pour le commerce l'incertitude des risques de capture, si elle n'est pas une cause d'arrêt total, est tout au moins la pire des entraves. Le commerçant doit savoir les risques qu'il court en chargeant sur tel ou tel navire ; l'assureur, s'il ignore la gravité des risques, est forcé d'exiger des primes de guerre souvent exorbitantes ou insuffisantes. » (Livre Jaune, p. 47.)

La Conférence de Londres résolut :
1° La question du caractère ennemi du navire ;
2° La question du transfert du pavillon.

1° *Caractère ennemi du navire.* — A quoi devait-on subordonner le caractère ennemi du navire ? Devait-on se référer à la personnalité du propriétaire ou au pavillon ?

La pratique la plus répandue se référait au pavillon ; c'est elle que la Conférence de Londres adopta en décidant que le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter.

C'est là, comme le dit le rapport général de M. L. Renault, « une règle simple qui paraît bien répondre à la situation spéciale des navires, si on les compare aux autres biens meubles, et notamment aux marchandises. A plus d'un point de vue, ils ont une sorte d'individualité, notamment ils ont une nationalité, un caractère national. Cette nationalité est manifestée par le droit du pavillon ; elle place le navire sous la protection et le contrôle de l'Etat dont il relève ; elle les soumet à la souveraineté et aux lois de cet Etat et, le cas échéant, à ses réquisitions. C'est là le critérium le plus sûr que le navire est bien un des éléments de la force maritime d'un pays et, par conséquent, le meilleur critérium pour déterminer s'il est neutre ou ennemi. Aussi, convient-il de s'y attacher exclusivement et d'écarter ce qui se rattache à la personnalité du propriétaire. »

Le droit pour les navires de porter le pavillon d'un Etat, et dont dépend leur caractère ennemi ou neutre, est déterminé par la loi intérieure de chaque Etat.

2° *Transfert de pavillon.* — Nous avons vu que, d'après le système français, la vente d'un navire ennemi à un neutre, faite en temps de guerre, était

nulle ; d'après le système anglais, au contraire, cette vente, pourvu qu'elle n'ait pas été faite en cours de voyage, était, en principe, valable.

La Conférence de Londres a réglementé d'une façon très précise cette matière.

La réglementation était délicate, car si on se place au point de vue de l'intérêt du commerce des neutres, il faut restreindre le plus possible le droit de saisie des capteurs en ne permettant pas la capture de navires vendus à des neutres antérieurement aux hostilités. Si, au contraire, on se place au point de vue de l'intérêt des belligérants, il faut considérer comme nuls tous les transferts de pavillon antérieurs ou postérieurs à la déclaration des hostilités qui ont eu pour but de soustraire les navires aux conséquences qui résultent pour eux de leur caractère hostile.

« Pour concilier les intérêts respectifs des neutres et des belligérants, on a établi des règles qui permettent aux uns de profiter d'un transfert de pavillon valable et aux autres de faire tomber un transfert frauduleux. » (Politis.)

Les dispositions de la Conférence de Londres distinguent, suivant que le transfert est antérieur ou postérieur à l'ouverture des hostilités.

A. *Transfert antérieur.* — L'intérêt du commerce neutre était qu'il fût toujours valable ; mais il y avait à craindre « qu'à la veille des hostilités l'intérêt d'un belligérant ne fût gravement compromis par des ventes soudaines de navires de

commerce portant le pavillon de son adversaire, effectuées peut-être grâce à un avertissement secret ».

Les délégués à la Conférence de Londres ont tenu compte de ces ordres d'intérêts, et voici les solutions auxquelles ils sont arrivés.

Il faut d'abord distinguer suivant que les conditions juridiques ordinaires de validité ont été ou non remplies :

1° Si elles n'ont pas été remplies, le transfert est nul et le navire saisissable ;

2° Si elles ont été remplies, le transfert est, en principe, valable. Mais le capteur peut prouver que ce transfert a eu pour but d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère ennemi. Toutefois, l'article 55 établit des cas de présomption absolue de validité et des cas de présomption de nullité du transfert :

a) Si l'acte de transfert se trouve à bord du navire, il y a présomption absolue de validité du transfert à deux conditions : 1° que le transfert ait eu lieu plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités ; 2° qu'il ait été fait dans des conditions qui en démontrent le caractère sérieux et effectif et qui sont les suivantes : le transfert doit être absolu, complet et conforme à la législation des pays intéressés, et il doit avoir pour effet de mettre le contrôle et les bénéfices du navire entre d'autres mains. « Ces deux conditions établies, le capteur n'est pas admis à prétendre que le vendeur prévoyait la guerre dans laquelle son pays

allait être engagé et voulait par la vente se soustraire aux risques qu'elle lui aurait fait courir pour les navires dont il opérait le transfert. » (Rapport général, Livre Jaune, page 45.)

b) Si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord du navire, il y a présomption de nullité du transfert si le navire a changé de nationalité moins de 60 jours avant l'ouverture des hostilités. Mais, dans ce cas, la présomption n'est pas absolue et le propriétaire du navire peut prouver que le transfert n'a pas été opéré en vue d'éluder les conséquences de la guerre.

B. *Transfert postérieur.* — La règle est ici plus simple : en principe, ce transfert est nul, mais on peut établir qu'il n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère ennemi ; par exemple, on peut prouver que le transfert du navire ennemi sous pavillon neutre s'explique par transmission héréditaire.

Toutefois, l'article 56 déclare qu'il y a présomption de nullité du transfert dans trois cas :

1° Si le transfert a été effectué pendant que le navire est en voyage ou dans un port bloqué. « En effet, ici, le lien entre le transfert et le risque de guerre couru par le navire apparaît clairement. »

2° S'il y a faculté de réméré ou de retour. « Dans ce cas, l'acquéreur se présente comme un prête-nom devant être considéré comme propriétaire du navire pendant une période dangereuse, après laquelle le vendeur reprendra son navire. »

3° Si les conditions auxquelles est soumis le droit de pavillon, d'après la législation du pavillon arboré, n'ont pas été observées. C'est évident, car en l'absence de ces conditions le navire n'a pas droit au pavillon neutre.

On avait songé à insérer un quatrième cas de présomption *absolue* de nullité : quand le navire devenu neutre continuait après son transfert à assurer le service auquel il était affecté auparavant. Mais certains délégués firent observer que quelques navires, les navires pétroliers par exemple, n'étant aptes qu'à un service déterminé, seraient trop durement atteints par cette disposition. On ajouta alors le mot *trajet,* de sorte qu'il eût fallu que le navire eût été maintenu dans les mêmes service et trajet. Mais, devant l'insistance de quelques délégués, on fit disparaître ce quatrième cas de présomption absolue, en sorte que finalement on décida que le fait pour un navire de continuer, après son transfert, son service, rend le transfert nul simplement jusqu'à preuve contraire.

EXCEPTIONS A LA CAPTURE DES NAVIRES ENNEMIS

En principe, les navires ayant droit au pavillon ennemi sont saisissables. Toutefois, cette règle comporte un certain nombre d'exceptions consacrées soit par l'usage, soit par des conventions formelles.

I. Bateaux de pêche. — Il semble s'imposer, pour des raisons d'humanité, que les bateaux de pêche, même ennemis, ne soient pas saisissables. En effet, comme le remarque Dupuis, « ces bateaux ne font guère que fournir des moyens de subsistance à une partie très peu fortunée de la population ; les saisir, ce serait souvent réduire à la famine quantité de pauvres familles, et ces familles tiennent trop peu de place, ont trop peu d'influence dans l'Etat, pour que leurs souffrances aient une répercussion sur l'issue de la lutte ».

Mais, d'autre part, l'intérêt des belligérants exige que l'ennemi ne se serve pas de cette immunité accordée aux bateaux pêcheurs pour se servir de ceux-ci comme instruments de guerre.

En fait, le respect des bateaux de pêche est depuis fort longtemps admis.

L'origine de cette exception de capture paraît remonter au temps de Froissard ; elle se présentait alors sous forme de trêve pêcheresse. Un des plus importants traités organisant ces trêves est celui du 2 octobre 1521, conclu à Calais entre Charles-Quint et François Ier, sous les auspices du St-Siège et de l'Angleterre, dans le but d'assurer la liberté côtière, de part et d'autre, d'octobre à février inclusivement. Beaucoup d'autres traités organisant des trêves furent conclus par la suite ; l'immunité stipulée s'étendait à la personne des pêcheurs, à leurs barques, leurs approvisionnements en vivres, leurs agrès et apparaux, leurs filets, leur poisson.

En France, où les idées humanitaires ont une très forte emprise, on considérait l'exemption de saisie de leurs bateaux comme un droit pour les pêcheurs. Il est vrai que cette exemption ne fut pas constamment appliquée en pratique. Si les ordonnances de 1583 et 1584 consacraient cette exemption en conférant à l'amiral le droit d'accorder des trêves pêcheresses, avec l'ordonnance de 1681 il n'en est plus question, et pendant les guerres de Louis XIV les pêcheurs ennemis ne furent pas respectés. De même, l'ordonnance de 1692 déclare les bâtiments pêcheurs de bonne prise. Ce ne fut qu'au début de la guerre de l'Indépendance américaine que l'immunité accordée aux bâtiments pêcheurs fut rétablie par une lettre de Louis XVI au Grand Amiral en date du 5 juin 1779 (1).

Pendant les guerres de l'Empire, le principe de l'exemption de capture des bateaux pêcheurs fut toujours appliqué par la France ; il en fut de même pendant les guerres de Crimée, d'Italie, franco-allemande.

En Angleterre, au contraire, « où les idées hu-

---

(1) Cette lettre indique de ne point inquiéter jusqu'à nouvel ordre les pêcheurs anglais et de ne point arrêter leurs bâtiments, non plus que ceux qui seraient chargés de poisson frais, quand même ce poisson n'aurait pas été pêché à bord de ces bâtiments, pourvu toutefois qu'ils ne soient armés d'aucune arme offensive, et qu'ils ne soient pas convaincus d'avoir donné quelques signaux qui annonceraient une intelligence suspecte avec les bâtiments de guerre ennemis (Pistoye et Duverdy, t. 1, page 332).

manitaires ne font jamais oublier les intérêts britanniques et les nécessités de la guerre », l'exemption de saisie accordée aux bateaux de pêche n'a jamais été considérée que comme une mesure de courtoisie et non comme un droit (1) ; elle n'allait pas de soi et devait résulter d'instructions spéciales. Ce qui fait que, d'après la doctrine anglaise, non seulement les belligérants avaient le droit de saisir les bateaux de pêche qui se livraient à des actes d'hostilité, mais encore, par mesure préventive, ils n'avaient pas à les respecter quand ils craignaient que l'ennemi ne s'en servît (2).

C'est en application de ces idées que l'Angleterre, pendant les guerres de la Révolution et la guerre de Crimée, confisqua les bateaux et instruments de pêche.

L'exemption de saisie des bateaux de pêche n'était donc, jusqu'à la conférence de La Haye (1907), qu'un usage d'humanité sans force obligatoire.

---

(1) Comme le dit lord Stowell : « In former wars it has not been usual to make captures of these small fishing vessels ; but this was a rule of comity only, and not of legal decision » (Hall, Treatise of International law, p. 468).

(2) « It cannot be expected that a belligerent, if he finds that they have been employed by his enemy, will not protect himself against further damage by seizing all upon which he can lay his lands ; nor that he will respect them under circumstances which render their employment probable » (Hall, p 469). « Any immunity.. must be subject to the condition that they shall not be suddenly converted in to noxious objects at the conveniance of the belligerent » Hall, ibid.

La deuxième Conférence de La Haye a admis comme principe le droit d'exemption de saisie pour les bateaux pêcheurs ; mais, d'autre part, elle a posé des règles précises pour que cette immunité ne devienne pas un obstacle à la conduite des opérations militaires.

L'immunité s'applique :

1° *Aux bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière.* — On avait d'abord proposé, afin de déterminer l'affectation exclusive à la pêche côtière, de fixer une limite de tonnage ; puis, le délégué allemand, M. Kriege, proposa de tenir compte de la construction du bateau ; enfin, en ce qui concerne la nature des bateaux de pêche devant bénéficier de l'immunité, le Comité s'était tout d'abord arrêté aux termes de barques à voiles et à rames ; mais, finalement, on préféra ne préciser ni limite de tonnage, ni construction, ni mode de propulsion. Toutefois, il a été entendu que ces éléments, qui varient suivant les lieux, seront pris en considération, le cas échéant, pour déterminer l'affectation exclusive.

« Il n'a pas paru possible également de fixer l'étendue de la pêche côtière, étant donnée la variété des côtes et des fonds de pêche qui parfois se trouvent au delà des eaux territoriales, à des distances tout à fait variables. » (Despagnet.)

L'immunité s'étend non seulement aux bateaux ennemis pêchant dans les eaux de l'Etat belligé-

rant, mais aussi à ceux pêchant sur les côtes d'un Etat neutre.

2° *Aux bateaux exclusivement affectés à des services de petite navigation locale.* C'est-à-dire aux barques et bateaux de petites dimensions, transportant des produits agricoles ou des personnes le long des côtes accores ou entre la côte et les îles situées au devant, ou dans les archipels, ou enfin dans les canaux des côtes plates.

L'immunité s'applique au bateau lui-même, à ses engins de pêche ou de navigation et à son chargement.

Mais cette immunité disparaît dès que le bateau s'immisce directement ou indirectement dans les hostilités ou les opérations de la guerre, ce qui est une question de fait. La proposition portugaise prévoyait le cas où le privilège d'immunité serait suspendu : d'abord quand on pouvait craindre de la part des pêcheurs une participation quelconque aux opérations de la guerre, par exemple qu'en séjournant dans un certain endroit ils ne puissent avoir certaines indications dont ils feraient profiter leur pays, ou qu'ils ne portent des engins de guerre. Si dans ce cas, ils n'obtempéraient pas aux injonctions du belligérant, ils pouvaient perdre le bénéfice de leur exemption. Quant au fait même de porter des engins de guerre, de transporter de la contrebande ou de se livrer à l'espionnage, la simple constatation devait avoir pour effet la confiscation du bateau. Mais, finale-

ment, le Comité a préféré ne pas spécifier les faits d'où devait être déduite la participation aux hostilités (1).

II. Navires naufragés. — Pour les navires naufragés ou échoués, si on se place au point de vue du droit strict, leur saisie doit être permise. Mais, d'autre part, l'humanité commande de ne pas profiter d'un cas de force majeure pour s'emparer d'un navire.

Il me semble que la vraie solution se trouve dans les paroles prononcées par le commissaire du gouvernement Portalis, dans l'affaire de la *Maria-Arendz* : « En observant ce qu'on doit à l'humanité, on peut prendre les précautions que l'intérêt politique commande. Le neutre qu'un naufrage ou un échouement jette sur nos côtes a droit, comme homme, à notre commisération et à nos secours ; nos lois s'engagent à le protéger ; mais elles ne sont point engagées à reconnaître comme neutre celui qui serait ennemi. En accordant à un ennemi

---

(1) Le Comité avait eu un moment la pensée de préciser davantage la situation des bateaux de pêche ou de navigation côtière vis-à-vis des forces belligérantes, notamment au point de vue du droit de police ou du droit de réquisition, et il avait voté tout d'abord la disposition suivante : Si des raisons militaires l'exigent, les dits bateaux peuvent recevoir du belligérant l'ordre de s'éloigner, ou être temporairement retenus ou réquisitionnés moyennant indemnité. Mais le délégué de Norvège, M. Hagerup, ayant trouvé cette règle trop vague, le Comité préféra alors ne pas statuer quant au droit de réquisition et d'indemnité.

les mêmes avantages qu'à un neutre, on va à l'encontre de l'intérêt politique qui exige qu'en temps de guerre on ne perde aucune occasion de frapper l'adversaire. »

Les raisons de saisir les navires obligés par la tempête de se réfugier dans un port ennemi sont les mêmes que pour les navires naufragés ou échoués ; mais ici, de plus, il y a à craindre que l'ennemi ne profite de l'occasion pour reconnaître le port et voir ce qui s'y passe.

Aussi, la pratique de tous les Etats, sauf quelques cas isolés, a-t-elle penché vers le droit de saisie de ces navires.

En France, l'ordonnance de 1681, de 1696, le règlement de 1778, l'arrêté du 6 germinal an VIII, soumettent aux mêmes règles que les prises ordinaires les prises des bâtiments échoués ou naufragés sur les côtes françaises, et le décret du 18 juillet 1854 a consacré de nouveau cette législation.

III. Batiments affectés a une mission scientifique, religieuse ou philanthropique. — « La prise de pareils vaisseaux est sans conséquence sur l'issue de la guerre ; elle n'aurait d'autre effet que de priver l'humanité du bénéfice à attendre d'une exploration ou d'une découverte. »

Aussi, depuis longtemps, l'usage des nations est-il établi de les respecter. Cet usage prit naissance au XVIII[e] siècle, quand Bougainville et La Pérouse reçurent des sauf-conduits du gouverne-

ment anglais ; la France, en 1776, en accorda également au capitaine Cook, et plus tard aux navires chargés de retrouver Franklin. La Conférence de La Haye a consacré cet usage. Elle n'a pas cru utile d'indiquer les conditions auxquelles la jouissance de l'immunité serait subordonnée, mais il paraît logique, pour que ces bâtiments profitent de l'immunité, d'exiger qu'ils ne s'immiscent pas dans les hostilités. S'ils commettent des actes d'immixtion, ils perdent leur immunité.

IV. Batiments hospitaliers. — Les bâtiments de nationalité ennemie chargés de recueillir et de soigner les blessés peuvent-ils être saisis ?

Deux principes sont ici en conflit : d'une part, le principe qui veut que tout navire de nationalité ennemie soit saisissable ; d'autre part, un principe d'humanité qui pousse à exempter ces navires de capture.

Il me semble qu'en cette matière, c'est le principe d'humanité qui doit l'emporter, à raison de cette idée admise aujourd'hui que les belligérants ne doivent se faire dans la guerre que juste le mal nécessaire pour triompher ; un belligérant qui capturerait un navire hospitalier ennemi commettrait un acte inutilement cruel ; or, si les actes cruels, mais influant sur la solution de la guerre, sont licites, on ne doit pas permettre des actes cruels et sans utilité aucune pour le belligérant.

Ces idées sont aujourd'hui adoptées de tous. Mais il n'en a pas toujours été ainsi, et en pra-

tique il a fallu beaucoup de temps pour que des règles d'humanité fussent appliquées à la guerre maritime. Ce n'est qu'à la fin du XIX[e] siècle que la solution a été trouvée. Jusque-là, elle dépendait des conventions particulières ou de la générosité du vainqueur.

Pendant la Révolution, en Belgique et en Prusse, on avait proposé l'inviolabilité des hôpitaux sur terre ; mais, pour la guerre maritime, il n'y eut aucune proposition de ce genre. C'est au cours de la guerre de Crimée qu'apparut la nécessité de conventions internationales. Divers écrivains lancèrent des écrits dans ce sens ; le plus célèbre est celui du médecin suisse Dunant (Souvenir de Solférino). Sur la proposition de G. Moynier, un comité fut formé qui aboutit à la Conférence de Genève et à la Convention de 1864. Les principes de cette Convention sont excellents, mais on vit qu'il y avait des retouches à faire pour l'extension de ses règles à la guerre maritime.

En 1868, eut lieu une deuxième Conférence à Genève. On ajouta des articles à la Convention de 1864, pour organiser les règles sur mer. Cette Convention de 1868 déclarait inviolables « les navires *privés*, ennemis ou neutres, recueillant des blessés, malades ou naufragés ; quant aux bâtiments hôpitaux appartenant aux Etats belligérants, ils pouvaient être capturés, mais sans être détournés de leur affectation. »

Mais l'opposition de l'Angleterre empêcha les Puissances de ratifier cette convention. Toutefois,

en pratique, les règles de la Convention furent généralement observées, notamment pendant la guerre franco-allemande.

A la Conférence de Bruxelles de 1874, l'Angleterre, continuant son opposition, empêcha de s'occuper de cette question ; ce ne fut qu'à la Conférence de La Haye (1899) que, sur la proposition de la Russie, on adopta l'extension des principes de la Conférence de Genève à la guerre maritime.

La Convention de Genève de 1864 pour la guerre terrestre ayant été revisée en 1906, on a soumis la Convention de 1899 à une révision qui eut lieu à La Haye en 1907. Le projet fut rédigé par M. L. Renault et adopté à l'unanimité. Cette Convention de 1907 qui, en plus de la question de l'inviolabilité des bâtiments ennemis et neutres employés au service hospitalier, s'occupe du personnel charitable et du sort des blessés, malades et naufragés, comprend 28 articles qui ne modifient en rien les principes de la Convention de 1899. On avait d'abord eu l'intention de conserver la Convention de 1899 en y apportant les amendements et les compléments nécessaires, mais comme il y aurait eu une grande difficulté pratique à combiner les diverses dispositions, à cause de l'étendue de ces textes complémentaires et de la variété des points auxquels ils se rapportent, on préféra, par la suite, faire une convention neuve dans laquelle furent fondues les dispositions maintenues et les dispositions nouvelles.

La Convention s'occupe des navires hospitaliers

ennemis et neutres. Nous n'avons ici qu'à nous occuper des navires hospitaliers de nationalité ennemie.

Voyons d'abord quelles sont les conditions exigées pour qu'un navire ennemi soit considéré comme navire hospitalier et jouisse par suite de l'inviolabilité, ensuite quels sont les signes extérieurs auxquels on les reconnaît, et enfin dans quel cas leur inviolabilité cesse.

1° *Conditions pour que le navire soit considéré comme hospitalier.* — Les navires hospitaliers portant pavillon ennemi peuvent appartenir soit à un des Etats belligérants, soit à des nationaux des pays belligérants.

Le principe commun est le respect de ces bâtiments, mais à condition que leur intervention sera loyale et ne gênera pas les mouvements des combattants.

A. *Bâtiments hôpitaux militaires.* — Ils sont inviolables à deux conditions : *a*) qu'ils aient été construits ou aménagés par les Etats belligérants spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés ; *b*) que leurs noms aient été communiqués aux belligérants avant toute mise en usage.

B. *Bâtiments hospitaliers appartenant à des particuliers des pays belligérants.* — Ils sont respec-

tés et exemptés de capture à trois conditions : *a*) d'être munis d'une commission officielle de leur gouvernement ; *b*) d'avoir été l'objet, avant toute mise en usage, d'une notification à la puissance adverse ; *c*) d'être munis de documents de l'autorité compétente, déclarant qu'ils ont été soumis à un contrôle pendant leur armement et à leur départ final.

2° *A quels signes les reconnaît-on ?* — Pendant le jour, les bâtiments hospitaliers doivent être distingués : 1° par une peinture extérieure blanche, avec une bande horizontale de un mètre et demi de largeur environ, qui est verte pour les bâtiments-hôpitaux militaires et rouge pour les bâtiments particuliers ; 2° par un pavillon blanc avec croix rouge, prévu par la Convention de Genève (1). La nuit, les bâtiments hospitaliers doivent prendre des mesures pour que leur peinture extérieure soit apparente.

3° *Cessation de la protection.* — D'après l'article 8 de la Convention, la protection due aux bâtiments hospitaliers cesse si l'on en use pour commettre des actes nuisibles à l'ennemi.

---

(1) On a renvoyé à une Conférence ultérieure la demande de la Turquie, du Siam et de la Perse de substituer à la Croix rouge le Croissant. Cette demande n'est guère justifiée car la croix du pavillon n'a aucune signification religieuse.

N'est pas considéré comme étant de nature à justifier le retrait de la protection, le fait que le personnel de ces bâtiments est armé pour le maintien de l'ordre et la défense des blessés ou malades, ainsi que la présence à bord d'une installation radio-télégraphique.

V. Navires de cartel. — « Ce sont des navires affectés, en vue d'une convention passée entre belligérants, au transport des prisonniers de guerre échangés. »

Pour que ces navires jouissent de l'inviolabilité on exige plusieurs conditions qui ont pour but d'être certain que ces navires sont de bonne foi.

1° Il faut que leur mission soit nettement établie. — En général, ces navires, pour prouver leur mission, exhibent un laisser-passer délivré par le commissaire des prisonniers de l'Etat ennemi ; mais l'absence de laisser-passer n'est pas une cause suffisante de capture ; le commandant du navire de cartel peut prouver sa mission par tout autre moyen. En revanche, le fait de naviguer sous un drapeau blanc ou sous les drapeaux des deux Etats belligérants, ne suffit pas pour conférer au bâtiment la qualité de navire de cartel.

2° L'inviolabilité ne les couvre que dans la mesure exigée pour l'accomplissement de leur tâche. — C'est pour cela qu'ils ne sont pas protégés quand ils vont d'un port de l'Etat dont ils portent le pavillon à un autre port du même Etat pour y embarquer des prisonniers ; mais, quand

ils vont d'un port de leur Etat à un port ennemi, ils sont protégés, non seulement lorsqu'ils ont des prisonniers à bord, mais aussi quand ils n'en ont pas, soit qu'ils aillent en chercher, soit qu'ils reviennent d'en porter.

L'immunité cesse aussi si le navire de cartel ne se borne pas strictement à accomplir sa mission : s'il transporte des passagers, des marchandises, des dépêches ; s'il veut profiter de son immunité pour recueillir des renseignements ou transporter des personnes dangereuses pour l'ennemi ; s'il commet des actes d'hostilité.

Les navires parlementaires sont également inviolables à condition de ne pas porter d'armes, de canons, sauf le canon nécessaire pour faire les signaux.

VI. Paquebots-poste. — Les paquebots-poste ennemis sont-ils saisissables ? Certains auteurs voudraient que l'immunité soit au moins reconnue aux paquebots-poste ennemis naviguant de port belligérant à port neutre. Mais cette proposition ne peut être acceptée, car l'ennemi n'a pas à tenir compte des intérêts neutres quand ils se confondent avec ceux de son adversaire et en empruntent le pavillon (1).

Pratiquement, leur immunité n'est pas admise

---

(1) M. de Boeck dans son livre « De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi » distingue suivant que le

Toutefois, les deux conventions franco-anglaises du 14 juin 1833 (article 13) et du 30 août 1890 (article 9) stipulent qu'en cas de guerre les paquebots-poste faisant le service entre les deux pays « continueront leur navigation sans obstacle ni molestation jusqu'à notification de la cessation de leur service faite par l'un des deux gouvernements, auquel cas il leur sera permis de retourner librement et sous protection spéciale dans leurs ports respectifs ».

§ 2. Navires neutres

En principe, les navires neutres ne sont pas saisissables. Mais il est certains cas dans lesquels ils le deviennent. Etudions ces divers cas.

I. Navires violant un blocus. — Le blocus est une mesure de guerre qui a pour but, en empêchant l'entrée et la sortie des navires : 1° d'amener le port bloqué à se rendre à l'assaillant, par défaut de munitions ou de vivres ; 2° d'affaiblir le commerce de l'ennemi.

---

paquebot-poste fait communiquer soit les deux pays ennemis, soit deux parties du territoire du même belligérant, soit le pays ennemi et un pays neutre. Dans le premier cas, il souhaite l'extension, la généralisation de la Convention franco-anglaise de 1890. Dans le deuxième cas, il admet la saisie. Il ne l'admet pas dans le troisième sous prétexte que les communications entre neutres et belligérants sont licites sauf les restrictions relatives au blocus, à la contrebande de guerre et à ses analogues.

Les navires neutres doivent-ils respecter ces blocus ? On serait tenté de le nier, car c'est un principe de droit international qu'en cas de guerre entre deux pays, les neutres ont le droit de faire le commerce avec chacun de ces pays, à l'exception bien entendu de la contrebande de guerre. En dehors de celle-ci, le belligérant n'a aucun droit d'interdire le commerce neutre, et les neutres n'ont aucune obligation de lui obéir.

« Cependant, de leur côté, les belligérants ont toujours la faculté de procéder à toute opération de guerre qu'ils estiment apte à atteindre le but final de la victoire, sauf les limitations que le droit international leur impose. Ils peuvent, partout, dans la guerre maritime, bloquer un port ou une partie du littoral ennemi, de même qu'ils peuvent mettre le siège à une ville dans la guerre sur terre.., un empêchement pour le commerce en suit, que les neutres sont forcément obligés de subir, comme ils sont obligés de se soumettre aux conséquences inévitables des actes de guerre des belligérants ; c'est l'opération de guerre comme telle qu'ils sont tenus de respecter. » (Discours de M. Fusinato à la dixième séance de la deuxième Conférence de La Haye.)

Donc, les navires neutres doivent respecter les blocus, sinon ils sont saisissables.

Mais de ce que le blocus est une *mesure de guerre,* il s'ensuit que les neutres ne sont tenus de le respecter que s'il a le caractère et l'aspect d'une opération de guerre, et par suite seulement dans

les limites et les lieux où cette opération s'accomplit effectivement.

Tels sont les principes admis aujourd'hui.

Mais ces idées n'ont pas été toujours reconnues et, jusqu'au XVII[e] siècle, le blocus s'analysait non en une mesure de guerre que les neutres devaient supporter, mais en une interdiction faite par les belligérants aux neutres de ne pas commercer avec une partie du littoral ennemi ; en effet, jusqu'au XVII[e] siècle, tout navire neutre qui, après une simple annonce de blocus, s'était mis en marche vers un port bloqué ou qui en sortait, était saisissable en quelque lieu qu'il se trouvât.

Mais cette exigence des belligérants était trop absolue pour triompher. A la fin du XVII[e] siècle, quelques traités exigèrent un investissement réel, et en 1699 la Suède et le Danemark constituèrent une alliance par laquelle ils s'engageaient à soutenir les droits des neutres.

Mais c'est au XVIII[e] siècle que les efforts des neutres furent le plus efficaces. Les abus de l'Angleterre pendant les guerres d'Espagne, de Sécession et de Sept Ans, amenèrent une coalition des Etats maritimes contre elle ; sur l'initiative de la Russie, ils formèrent les Ligues de neutralité armée. La déclaration de la Russie déterminait ce qui caractérise un port bloqué : « C'est celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer. »

C'était condamner non seulement les blocus fictifs, mais encore les blocus par croisière.

L'Angleterre refusa d'adhérer à la proposition russe, car c'était la forcer à immobiliser pour chaque blocus une fraction importante de ses forces. Devant ce refus, les divers Etats faisant partie de la Ligue, en passant entre eux des traités, n'exigèrent plus que les navires chargés du blocus soient arrêtés et suffisamment proches ; ils se contentèrent de vaisseaux suffisamment proches pour constituer un danger évident d'entrer : c'était admettre le blocus par croisière.

Mais pendant la Révolution, les divers Etats, sauf le Danemark, oublièrent les principes qu'ils venaient de proclamer, et ce ne fut qu'en 1800 qu'ils sentirent de nouveau le besoin de les faire respecter. La Ligue de neutralité armée se réforma entre les puissances riveraines de la Baltique ; la formule adoptée, non seulement subordonnait l'effectivité du blocus aux deux conditions exigées vingt ans avant, mais encore stipulait « que le blocus effectif ne pouvait lier les neutres qu'autant que ceux-ci en avaient eu connaissance par un avis spécialement donné à chaque navire, sur les lieux mêmes, par les soins de l'escadre du blocus ».

Cette deuxième Ligue eut, en pratique, encore moins de résultat que la première, car, dès juin 1801, l'Angleterre passait avec la Russie une convention maritime aux termes de laquelle l'Angleterre avait toute latitude pour pratiquer le blocus

par croisière (1) ; de même, on ne parlait plus de notification spéciale sur la ligne de blocus. Le Danemark et la Suède adhérèrent peu après à cette convention.

Aussi la période napoléonienne marque-t-elle un recul sensible ; le blocus ne fut plus qu'un prétexte pour interdire aux neutres toute relation commerciale avec l'ennemi. En 1803, l'Angleterre proclama le blocus de l'Elbe, puis celui du Weser ; peu après furent déclarées bloquées les côtes de la mer du Nord et de la Manche, d'Ostende jusqu'à la Seine ; enfin, un *order in council* du 16 mai 1806 mit en état de blocus les côtes depuis l'Elbe jusqu'à Brest.

A ces attaques, Napoléon Ier répondit par le décret de Berlin du 22 novembre 1806, qui mettait en état de blocus les îles Britanniques. « Tout commerce et toute correspondance avec elles étaient interdits ; tous les ports de l'Empire étaient fermés aux vaisseaux qui seraient allés en Angleterre, aux marchandises qui proviendraient des manufactures anglaises. » (Dupuis.)

L'Angleterre riposta par l'*order in council* du 7 janvier 1807, puis par celui du 11 novembre 1807,

---

(1) Tandis que la formule de Ligue de neutralité armée de 1800 déclarait bloqué seulement le port où il y a par des bâtiments de guerre arrêtés suffisamment proches un danger évident d'entrer, le traité de 1801 n'accorde la dénomination de port bloqué qu'à celui où il y a par suite de vaisseaux arrêtés suffisamment proches un danger évident d'entrer.

qui déclarait « que tous les ports et places de France ou de ses alliés ou de tout autre pays en guerre avec Sa Majesté, ainsi que tous les ports et places en Europe, dont le souverain, sans être en guerre avec Sa Majecté, a exclu le pavillon britannique, et tous les ports et places dans les colonies appartenant aux ennemis de Sa Majesté, seront soumis, à compter de ce moment, relativement au commerce et à la navigation, aux mêmes restrictions que s'ils étaient étroitement bloqués par les forces de mer de Sa Majesté. » (De Martens, *Nouveau recueil de traités*, t. I, p. 444.)

Napoléon y répondit par le décret de Milan du 17 décembre 1807, qui rendait susceptible de confiscation : 1° tout bâtiment qui aurait souffert la visite d'un vaisseau anglais, ou se serait soumis à un voyage en Angleterre, ou aurait payé une imposition quelconque au gouvernement anglais ; 2° tout navire en provenance ou à destination de pays soumis à la Grande-Bretagne ou occupés par les troupes anglaises.

La chute de l'Empire amena la fin des hostilités, et à partir de 1815 une réaction se produisit.

Depuis 1815, de nombreux traités firent de la réalité des blocus une condition de leur légitimité. La France défendit la thèse que, pour être valable, un blocus doit être notifié aux neutres et être effectif ; l'Angleterre admit la thèse française au début de la guerre de Crimée. Mais ce fut la Déclaration de Paris de 1856 qui condamna définitivement le blocus fictif. Cette Déclaration porte, en

effet, que le blocus doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès d'un port ennemi ; mais le blocus par croisière reste permis.

En fait, le blocus par croisière a été constamment appliqué, notamment pendant la guerre de Sécession (1861), par le gouvernement fédéral ; à Cuba en 1898, pendant la guerre hispano-américaine, par la flotte des Etats-Unis.

Pour qu'un navire neutre soit saisissable pour violation de blocus, il faut un certain nombre de conditions qui dérivent de cette idée que le blocus est une mesure de guerre. Ces conditions sont les suivantes :

1° Il faut que le blocus soit effectif ;

2° Que le navire en ait eu connaissance ;

3° Qu'il tente de le briser.

1re Condition : *Le blocus doit être effectif.* — Nous avons vu que si les navires neutres doivent respecter un blocus, c'est parce que celui-ci est une opération de guerre. Or, le blocus ne peut avoir ce caractère que s'il est effectif, c'est-à-dire, comme le porte l'article 4 de la Déclaration de Paris de 1856, maintenu par une force suffisante pour maintenir réellement l'accès du littoral ennemi.

Le caractère effectif doit donc être une condition essentielle pour la validité du blocus.

Comment doit-on comprendre cette condition d'effectivité ?

A. — Avant la Conférence de Londres (1909),

deux systèmes, le système français et le système anglais, interprétaient différemment l'article 4 de la Déclaration de Paris de 1856.

D'après le système français, la condition d'effectivité devait être comprise d'une façon très stricte : le blocus, pour être valable, devait être maintenu au moyen de vaisseaux envoyés en nombre suffisant et maintenus en permanence devant les lieux bloqués. — D'après le système anglais, le déploiement de forces était une condition dont il ne fallait pas exagérer l'importance, et comme le dit Lawrence, « les vaisseaux affectés au maintien du blocus n'ont pas besoin d'être stationnés tout près du port qu'ils ferment... Tout ce qu'exige le droit international, c'est que la tentative d'entrer et de sortir expose à un danger manifeste et pressant. » (1)

B. — La Conférence de Londres (1909) a réglementé cette question.

Auparavant, elle avait été posée à la deuxième

---

(1) « The doctrine with regard to the proper maintenance of a blockade... requier that a place shall be watched by a force sufficient to render the egress or ingress dangerous, or, in other words, save under peculiar circumstances, as fogs, violent winds and some necessary absences, sufficient to render the capture of vessels attempting to go in or come out most probable ». Hall, p. 725.

« A blockade to be valid must be effective, that is to say, maintained by a force sufficient really to prevent access to the coast of the enemy, or, at any rate, to create evident danger tho ships attempting ingress or egress. » Holland, Manuel des Prises, p. 29.

Conférence de La Haye (1907), où elle faisait partie du questionnaire rédigé par M. de Martens, et où elle fut l'objet de diverses propositions. « Mais, après un premier échange de vues, la délégation britannique fit remarquer la profonde divergence séparant le système anglo-américain et le système continental, l'absence d'instructions suffisantes et le défaut de temps pour parvenir à une solution transactionnelle acceptable ; elle proposa, en conséquence, d'en suspendre la discussion. » (Livre Jaune, page 104.)

La discussion fut reprise à la Conférence de Londres et aboutit à l'article 2, ainsi conçu : « Conformément à la Déclaration de Paris de 1856, le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi. » Mais cette formule est complétée par l'article 3, qui ajoute : « La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait. »

Et, en effet, il était impossible de donner sur cette condition d'efficacité plus de précision ; on ne pouvait fixer à l'avance le nombre de bâtiments nécessaires pour que le blocus soit considéré comme effectif, car cette efficacité du blocus varie avec chaque cas ; elle dépend de la situation géographique du port, de l'intensité de son commerce... Pour empêcher toute communication de la haute mer avec certains ports, un petit nombre de navires peut être suffisant, tandis que, pour d'autres ports, il faudra un grand nombre.

Donc, le commandant du croiseur, avant de saisir un navire, devra se préoccuper de savoir si le nombre des bâtiments qui sont devant un port est suffisant pour que le blocus puisse être considéré comme effectif ; car si le nombre des bâtiments n'était pas suffisant, le blocus ne serait pas considéré comme valable, et les prises faites seraient annulées.

2e Condition : *Il faut que le navire ait eu connaissance du blocus.* — Pour que la saisie d'un navire qui essaye de violer un blocus soit légitime, il faut que ce navire ait eu connaissance du blocus. On ne peut pas faire grief à un capitaine d'avoir l'intention d'entrer dans un port qui se trouve bloqué s'il ignorait le fait du blocus. La raison pour laquelle la saisie est légitime est que le navire qui a l'intention de violer un blocus, en passant à travers les lignes ennemies, commet un acte contraire à la neutralité, puisqu'il essaye de troubler les opérations de guerre d'un des belligérants ; mais cette raison de saisie disparaît et le navire neutre ne peut pas être considéré comme ayant accompli un acte hostile, s'il n'a pas eu connaissance de l'investissement.

Les belligérants, s'ils veulent avoir le droit de saisie, doivent donc prendre des mesures pour prévenir les neutres de l'existence du blocus. Quelles sont ces mesures ?

A. — Avant la Conférence de Londres (1909),

les deux systèmes, anglais et continental, se trouvaient en désaccord sur ce point.

a) D'après le système continental, on prévenait les navires neutres au moyen de deux notifications : l'une générale, par voie diplomatique, l'autre spéciale, adressée à tout navire neutre qui se présentait pour la première fois devant la ligne de blocus.

De ces deux notifications, la plus importante était la notification spéciale ; la notification diplomatique n'était pas indispensable, c'était plutôt un « acte de courtoisie ayant pour but de faire connaître aux neutres le risque auquel ils s'exposeraient en envoyant leurs navires vers les lieux bloqués » (Dupuis, p. 206).

La notification spéciale était une condition essentielle de la saisie (1). Elle devait être faite

---

(1) Comme preuve voir la lettre écrite en 1838 par M. Molé, alors ministre des Affaires Etrangères de France, au Ministre de la Marine à l'occasion du blocus des côtes de la République Mexicaine : « M. N... confond ici deux choses très distinctes : la notification diplomatique qui doit être faite du blocus aux puissances neutres, et l'avis que les commandants des forces employées à le maintenir sont toujours tenus de donner aux navires qui se présentent sur les lieux, et paraît croire que l'accomplissement de la première formalité dispense nécessairement de la deuxième qui deviendrait ensuite superflue. Une telle manière de procéder est contraire non seulement aux principes ordinaires du droit maritime, mais encore aux instructions émanées de votre Ministère et aux communications qui furent faites dans le temps au Gouvernement des E ats-Unis, ainsi qu'aux consuls étrangers à la Vera-Cruz. Je ne

même à l'égard des navires qui avaient mis à la voile après avoir eu connaissance de la notification diplomatique ou de l'état de blocus, et des navires sortant du port bloqué ; cela dérivait de la notion française du blocus, qui le considérait comme une mesure de guerre ; par cette notification spéciale on invitait les navires neutres à ne pas s'immiscer dans des opérations de guerre, et s'ils passaient outre, il y avait une raison légitime de les confisquer.

b) D'après le système anglais, on distinguait suivant qu'il y avait blocus *de facto* ou blocus *de jure*.

S'il y avait blocus *de facto* une notification spéciale était indispensable.

S'il y avait blocus *de jure*, on estimait qu'une

---

rappellerai point ici les raisons d'après lesquelles, indépendamment de la notification officielle et diplomatique d'un blocus, tout navire qui se présente devant un port bloqué doit recevoir, de la part du commandant des bâtiments de guerre chargé de faire respecter le blocus, l'avertissement, qui est à la fois dans l'intérêt de ce navire et dans l'intérêt de la responsabilité de l'officier commis à l'exécution du blocus... » Ortolan, Diplomatie de la Mer, t. II, p. 304. — *Cf.* également l'article 8 *in fine* des Instructions françaises de 1870 : « Les bâtiments qui se dirigent vers un port bloqué ne sont censés connaître l'état de blocus qu'après que la notification spéciale en a été inscrite sur leurs registres ou papiers de bord par l'un des bâtiments de guerre formant le blocus. Vous ne devrez point négliger de faire remplir cette formalité toutes les fois que vous serez engagés dans une opération de blocus ».

notification diplomatique constituait une mesure de publicité suffisante pour porter le fait du blocus à la connaissance des navires neutres.

Par suite, en principe, tous les navires neutres qui avaient l'intention de violer le blocus après que cette notification avait été faite, étaient saisissables. Toutefois, si le navire neutre pouvait prouver qu'il n'avait pas eu connaissance du blocus et qu'il n'était pas en faute d'avoir ignoré cette notification, en montrant par exemple, qu'il s'était mis en route avant que la notification diplomatique fût parvenue au gouvernement de son pays, il n'était pas saisissable et on devait lui faire une notification spéciale du blocus.

B. — A la Conférence de Londres, on se trouvait donc en présence de deux systèmes différents. Les délégués se sont plutôt ralliés au système anglais. En effet, la Conférence a décidé que « la saisissabilité d'un navire neutre pour violation de blocus est subordonnée à la connaissance réelle ou présumée du blocus ».

a) Les navires qui essayent *d'entrer* dans le port seront présumés connaître le blocus lorsque le navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification en temps utile du blocus à la puissance dont relève ce port. Toutefois, la preuve contraire est admise, et ce sera au navire neutre à fournir cette preuve en justifiant de l'existence de circonstances qui expliquent son ignorance.

S'il réussit à faire cette preuve, il ne sera pas

saisissable ; mais, tout de même, on ne le laissera pas entrer dans le port bloqué. Le belligérant devra alors lui faire connaître l'existence du blocus au moyen d'une notification spéciale ; cette notification devra être faite au navire lui-même par un officier de l'un des bâtiments de la force bloquante et devra être portée sur le livre de bord, avec indication de la date et de l'heure, ainsi que de la position géographique du navire à ce moment.

Si, après avoir reçu cette notification spéciale, le navire neutre essaie de nouveau de violer le blocus, il sera saisissable, car il ne pourra plus, dès lors, exciper de sa non-connaissance du blocus.

b) Les navires qui essaient de violer un blocus en *sortant* du port bloqué, seront présumés connaître le fait du blocus à deux conditions : 1° qu'une notification spéciale du blocus ait été faite aux autorités locales du port par le commandant de la force bloquante ; 2° que ces autorités locales en aient informé les consuls étrangers qui exercent leurs fonctions dans le port bloqué. Si ces deux conditions sont remplies, le navire neutre incontestablement connaît ou doit connaître le blocus, et la preuve contraire ne lui est pas réservée.

Si le commandant de la force bloquante n'a pas notifié le blocus aux autorités locales, le navire neutre est alors présumé ne pas avoir connaissance du blocus et il a le droit de sortir du port bloqué ; on ne peut pas le saisir sous le prétexte

qu'en fait il n'ignorait pas le blocus (1). Toutefois, si le commandant des forces bloquantes a fait tout ce qu'il a pu pour faire la notification, et s'il en a été empêché par le mauvais vouloir des autorités locales, il ne peut être forcé de laisser passer les navires neutres qui voudraient sortir ; ceux-ci ne seront pas saisis, mais devront regagner le port.

3e Condition : *Il faut que le navire ait tenté de violer le blocus.* — Le blocus étant une mesure de guerre, la simple intention de le violer ne doit pas suffire pour rendre un navire saisissable ; il faut, pour que la saisie du navire puisse être légitime, un fait précis dirigé contre la mesure de guerre du belligérant et qui ne peut consister qu'en une tentative expresse de violation du blocus.

A. — Antérieurement à la Conférence de Londres, les deux systèmes français et anglais étaient divergents sur ce point.

Le *système anglais* permettait de saisir tous les navires neutres qui avaient simplement l'intention de violer un blocus ; c'est ce qui constituait la théorie du droit de prévention et la théorie du voyage continu.

D'après le droit de prévention, tout navire qui était supposé se diriger vers le port bloqué était

---

(1) Evidemment cela ne concerne que les navires qui, au moment de l'établissement du blocus, étaient dans le port et non pas ceux qui y seraient après avoir forcé le blocus.

saisissable en quelque lieu qu'il se trouvât. On faisait découler ce droit de saisie du fait que les neutres avaient été avertis de l'existence du blocus par la notification diplomatique ; ayant cette connaissance, ils devaient s'interdire d'entreprendre aucun voyage à destination des ports bloqués. Mais de ce que cette saisie était possible à cause de la connaissance que les neutres avaient du blocus par suite de la notification diplomatique, il résultait qu'en l'absence de cette notification, ou si le navire était parti d'un port neutre avant que la notification y fût parvenue, la saisie n'était pas possible.

D'après la théorie du voyage continu, tout navire neutre à destination d'un port non bloqué était saisissable si le belligérant était convaincu que cette escale était faite pour le tromper et qu'en réalité le navire neutre, après avoir touché au port neutre, avait l'intention de se rendre dans le port bloqué.

Pendant la guerre de Sécession, les Américains exagérèrent même cette théorie, en décidant qu'un navire neutre était saisissable non seulement quand il avait l'intention de se rendre dans un port bloqué après avoir touché à un port neutre, mais encore quand il ne devait pas violer de blocus, mais que sa cargaison devait être transbordée au port neutre sur d'autres vaisseaux qui devaient traverser les lignes de blocus. Mais cette doctrine américaine souleva d'unanimes protestations car « elle semblait impliquer le droit de confiscation du na-

vire dans le cas où ses propriétaires auraient connu la destination du chargement pour un port bloqué ».

Dans le système français, on exigeait une tentative réelle de traverser la ligne de l'escadre bloquante.

B. — La Conférence de Londres se trouvait donc de nouveau sur ce point, en présence de deux systèmes divergents. « Mais, en fait, la différence entre les deux systèmes était moins grande qu'elle n'apparaissait dans les synthèses doctrinales. L'examen de la jurisprudence anglaise montrait qu'il n'y avait pas un seul cas où les Cours de Prises eussent condamné un navire qui ne fût pas assez proche du port bloqué. » (Politis).

La Conférence de Londres adopte une solution intermédiaire : la saisie ne sera pas, comme dans le système français, rien que la sanction de l'accomplissement d'un acte interdit, mais sera possible si l'intention de violer le blocus est *manifeste* : et on décide qu'il y aura intention manifeste lorsque le navire sera arrivé dans le rayon d'action des forces bloquantes. C'est rejeter le droit de prévention et la théorie de la continuité de voyage.

Pour qu'un navire puisse être considéré comme ayant l'intention de violer le blocus, il faut donc qu'il se trouve dans le rayon d'action des forces bloquantes.

Mais que faut-il entendre par rayon d'action ? C'est, suivant la définition de M. le contre-amiral Le Bris, « l'ensemble des zones de surveillance organisées de telle manière que le blocus soit effectif.

Il en résulte que ce rayon d'action est très variable suivant la situation du port bloqué, l'accès plus ou moins facile qu'il présente : si un seul navire est nécessaire pour maintenir l'effectivité du blocus, le rayon d'action sera peu développé car la zone de surveillance d'un seul navire est peu étendue. Si, au contraire, pour assurer cette effectivité, il faut un nombre considérable de navires, comme chacun de ces navires a une zone de surveillance, l'ensemble de ces zones, c'est-à-dire le rayon d'action sera très étendu.

Où et quand peut-on saisir ?

Nous avons vu qu'un navire neutre ne peut être considéré comme ayant l'intention de violer un blocus que s'il se trouve dans le rayon d'action des forces bloquantes.

Mais, quand il a fait une tentative, reste-t-il toujours saisissable ?

Avant la Conférence de Londres, d'après la *doctrine anglaise,* tout navire qui avait tenté de violer un blocus restait saisissable jusqu'à la fin de son voyage de retour, c'est-à-dire jusqu'à son arrivée au port désigné dans la charte-partie comme le point final du voyage (on ne tenait aucun compte des ports intermédiaires où le navire pouvait relâcher) ; et la saisie pouvait être opérée par tout croiseur belligérant qui rencontrait le navire qui avait tenté de forcer le blocus.

De même, les navires enfermés dans le port bloqué, qui pour sortir, avaient violé le blocus, res-

taient saisissables pendant toute la durée de leur voyage.

D'après la *doctrine française,* tout navire ayant essayé de forcer le blocus par entrée, ou ayant réussi à le forcer par sortie, ne pouvait être saisi que par un navire de l'escadre bloquante et ne pouvait être capturé qu'au moment où il essayait de franchir les lignes, ou, au plus, au cours d'une poursuite commencée sur-le-champ, et achevée avec succès en haute mer.

La Conférence de Londres 1909 a posé deux règles :

1° Elle a décidé que la violation du blocus n'était pas un délit envers le belligérant, mais un acte contre une opération effective. Seule l'escadre bloquante peut donc le réprimer en poursuivant le navire coupable. Un croiseur belligérant qui n'appartiendrait pas à l'escadre bloquante ne peut donc pas saisir le navire neutre ; mais en revanche, tous les bâtiments de l'escadre bloquante même répartis sur plusieurs lignes ont ce droit de saisie.

2° Elle a décidé que le navire qui, en violation du blocus, est sorti du port bloqué ou a tenté d'y entrer, n'est pas indéfiniment saisissable. Il le reste tant qu'il est poursuivi par un bâtiment de la force bloquante, et la question de savoir si la chasse est ou non abandonnée est une question de fait. Si au cours de la chasse, le navire s'est réfugié dans un port neutre, cela n'interrompt pas nécessairement la chasse : si le navire n'est entré dans le port que pour échapper à la poursuite et s'il doit

en ressortir dans peu de temps, le navire belligérant peut attendre sa sortie et à ce moment reprendre la chasse ; si, au contraire, le navire reste dans un port neutre pour y décharger sa cargaison, changer de propriétaire, la chasse est considérée comme abandonnée, et si plus tard le navire sort du port neutre, il ne peut plus être poursuivi.

Si, au cours de la chasse, le blocus vient à être levé, le navire neutre ne peut plus être saisi.

Des Interruptions de blocus. — Une question délicate qui se pose est la détermination des cas dans lesquels le blocus est considéré comme interrompu et ceux dans lesquels il est considéré comme levé.

La question est d'une grande importance pratique, car au cas d'interruption de blocus, la saisie des navires neutres est possible lorsque le blocus a été repris, sans nouvelle notification diplomatique ; s'il y a cessation de blocus, il faut une nouvelle notification.

De plus, un navire qui, trouvant l'entrée du port libre, y entre : s'il y a simplement interruption de blocus, commettra une violation de blocus et par suite sera saisissable s'il veut sortir du port bloqué, quand le blocus sera repris ; s'il y a cessation de blocus, il pourra sortir librement.

Avant la Conférence de Londres, les doctrines françaises et anglaises étaient à peu près identiques :

1° Le blocus était considéré comme interrompu

si l'escadre bloquante était obligée de se retirer momentanément par suite de l'état de la mer ;

2° Il était considéré comme levé si l'escadre de blocus était obligée de se retirer devant les forces ennemies ou si elle s'éloignait volontairement, à moins qu'il n'y ait qu'une interruption partielle de la ligne de blocus et pour peu de temps : par exemple, quand un bateau quittait son poste pour poursuivre un navire, auquel cas le blocus n'était considéré que comme interrompu.

La Conférence de Londres a posé la règle suivante : « Le blocus n'est pas considéré comme levé si, par suite du mauvais temps, les forces bloquées se sont momentanément éloignées ; » dans tous les autres cas, le blocus est considéré comme levé.

Navires non saisissables au cas de violation de blocus. — En principe, tout navire neutre coupable de violation de blocus est saisissable.

Il y a toutefois des cas dans lesquels, pour des raisons d'humanité et de justice, la saisie ne peut pas être opérée. Voyons ces cas :

I. — Navires essayant d'entrer dans le port bloqué

1° C'est, en premier lieu, quand un officier d'un croiseur belligérant a assuré au navire neutre que le blocus était levé, ou lui a affirmé que le port de destination ne se trouvait pas compris dans les limites du blocus. Mais l'erreur ne serait pas prise en considération si le renseignement erroné avait été fourni par un simple particulier ;

2° En second lieu, l'article 7 de la Conférence

de Londres nous dit qu'un navire neutre, en cas de détresse constatée par une autorité des forces bloquantes, peut pénétrer dans la localité bloquée. Le commandant des forces de blocus peut contester son état de détresse, mais une fois que cet état est constaté, est hors de doute, le navire neutre a un véritable droit à entrer dans le port bloqué pour trouver les secours dont il a besoin, à moins que l'escadre de blocus ne soit en mesure de les lui fournir : la simple humanité exige cette solution. De plus, ce navire pourra sortir librement du port bloqué dès qu'il sera en état de le faire ; mais il ne peut pas prendre de chargement dans le port belligérant, car alors il commettrait un acte contraire à la neutralité et il s'exposerait par suite, à se voir capturé.

Quid pour les navires hospitaliers ? Peuvent-ils entrer dans un port bloqué ?

D'après les articles 4 et 6 des conventions de La Haye, de 1899 et 1907, ces navires ne peuvent commettre des actes qui constitueraient une violation de neutralité. Or, violer un blocus est certainement faire un acte hostile ; les navires hospitaliers n'ont donc pas le droit d'entrer dans un port bloqué.

Mais, pour des raisons d'humanité, on doit permettre l'entrée du port à des navires hospitaliers si ces navires portent des blessés ou des malades qui ont besoin de soins urgents qu'ils ne peuvent trouver que dans le port bloqué.

II. — Navires essayant de sortir du port bloqué :

1° On ne peut pas saisir les navires qui sont déjà

dans le port avant la notification du blocus et qui sortent de ce port sur lest ou avec une cargaison embarquée avant la notification. Et c'est juste, car dans ces deux cas, où aucun préjudice n'est causé au bloquant, on se trouve en présence d'une situation déjà acquise avant le blocus ;

2° On ne peut pas saisir les navires neutres se trouvant dans le port avant la notification du blocus s'ils effectuent leur sortie dans un délai que le bloquant doit accorder aux navires neutres. La fixation de ce délai est obligatoire pour le bloquant ; c'était là un usage établi depuis longtemps et que la Conférence de Londres confirme en le rendant obligatoire. La durée de ce délai est fixée par le commandant des forces bloquantes.

II. — Navires transportant de la contrebande de guerre. — En temps de guerre, un belligérant ne peut pas empêcher les neutres de faire le commerce avec son adversaire, autrement « ce serait leur faire supporter tout le poids de la guerre et leur enlever le bénéfice de leur abstention. »

Mais, d'autre part, le belligérant ne peut pas tolérer que des objets destinés à être employés dans la lutte, comme les armes, les munitions, soient portés à l'ennemi. Le navire neutre qui se livre à un tel commerce commet une violation des devoirs de la neutralité. Or, c'est un principe reconnu que l'Etat dont le navire bat le pavillon n'est pas responsable de cette violation : les Etats neutres ne sont pas tenus d'interdire à leurs ressortissants

un commerce qui, au point de vue du belligérant, doit être considéré comme illicite. Il faut donc reconnaître aux belligérants le droit d'agir sur les particuliers neutres pour empêcher ce commerce, et ce faisant, ils ne commettront pas, selon le mot d'Ortolan, d'acte hostile contre la puissance aux sujets de laquelle ces navires appartiennent, mais ils useront simplement d'un droit de légitime défense.

Mais comment exerceront-ils ce droit ? Pour empêcher l'acte hostile, un simple séquestre des marchandises serait suffisant. Mais il semble que cette seule sanction serait inefficace au point de vue de l'intimidation ; pour que les neutres ne se livrent pas au commerce de contrebande, une sanction plus sévère s'impose, qui est la confiscation des marchandises et dans certains cas, quand le nombre des marchandises à bord est très grand, du navire lui-même.

Donc, confiscation des marchandises et, dans certains cas, du navire, telles sont les sanctions que les belligérants doivent pouvoir appliquer.

L'application de ces sanctions, selon les principes généraux des Prises maritimes, est de la compétence des Tribunaux de Prises ; ce sera à eux à décider si le navire doit être confisqué ou si seules les marchandises doivent l'être. Mais, évidemment, pour que les Tribunaux de Prises puissent appliquer ces sanctions, il faut que les navires chargés de contrebande soient arrêtés en mer et conduits dans les ports de prises. Cet arrêt et

cette conduite devront être effectués par les croiseurs belligérants ; ce seront là leurs seules obligations.

Les seules choses qu'un commandant de croiseur a à connaître sont donc les suivantes :

1° A quelles conditions un navire est-il considéré comme chargé de contrebande ? 2° dans quels cas un navire transportant de la contrebande de guerre est-il saisissable ? 3° où et quand peut-il capturer ce navire ?

1° *A quelles conditions un navire est-il considéré comme chargé de contrebande.* — Cela revient à se demander quelles sont les conditions exigées pour qu'un objet soit considéré comme article de contrebande.

Théoriquement, il est logique d'exiger deux conditions :

1° Que l'objet serve à la guerre ;

2° Qu'il soit à destination de l'ennemi.

Il est inutile d'insister sur le caractère essentiel de ces deux conditions ; si l'une manque, il ne peut évidemment pas y avoir d'acte hostile et, par suite, pas de contrebande de guerre.

Tel est le principe. Il paraît simple, mais son application pratique est délicate et depuis fort longtemps est le sujet de nombreuses controverses.

Etudions ces deux conditions en voyant d'abord la façon dont elles ont été comprises jusqu'à la

Conférence de Londres ; nous étudierons ensuite les dispositions élaborées par cette conférence.

Première condition. — L'objet doit servir à la guerre. — C'est là une condition intrinsèque essentielle pour qu'un objet puisse être considéré comme article de contrebande, car il est évident que si un objet n'est pas susceptible d'emploi belliqueux, le belligérant n'a plus de raison d'interdire son transport aux neutres.

Mais quels sont les objets susceptibles d'emploi belliqueux ? Quels sont ceux qui ne peuvent pas servir à la guerre ? C'est là une question qui a donné lieu à de très graves difficultés, qui ont eu leur source dans les intérêts différents des neutres et des belligérants. Les belligérants, en effet, ont tout intérêt à étendre la notion de la contrebande de guerre et à y faire rentrer tous les objets que l'ennemi peut utiliser ; les neutres, au contraire, ont intérêt à restreindre le plus possible les listes d'objets de contrebande, de façon à nuire le moins possible à leur commerce.

D'où des incertitudes. Pour les faire cesser, les juristes se sont attachés depuis longtemps à élaborer des règles précises pouvant être acceptées par tous.

La plus célèbre théorie est celle de Grotius, qui distinguait trois classes de marchandises :

1° Celles qui ne servent que pour la guerre, par exemple : armes, munitions de guerre... ;

2° Celles qui ne sont d'aucun usage pour la guerre, comme les objets de pur luxe ;

3° Celles qui servent dans la guerre et dans la paix (*Res ancipiti usus*), comme l'argent, le charbon, les vivres, les matériaux pour construction de vaisseaux, le soufre...

Pour les deux premières catégories, la solution est simple ; le transport des objets rentrant dans la première catégorie est toujours défendu, et ces objets, au cours de leur transport, seront toujours saisissables ; les objets rentrant dans la deuxième catégorie ont toujours droit au respect. Quant aux objets de la troisième catégorie, la solution est moins nette : en principe, ils n'étaient pas articles de contrebande, mais ils pouvaient le devenir si le belligérant avait besoin, pour triompher de son ennemi, de s'en emparer.

Cette théorie de Grotius est à l'origine de la distinction entre la contrebande absolue et relative.

Dans la pratique des conventions internationales des XVII[e] et XVIII[e] siècles, on trouve deux grands systèmes :

1° Le système français, très libéral et qui limite la notion de contrebande de guerre. C'est ainsi que les traités des Pyrénées (1659), d'Utrecht (1713), d'Aix-la-Chapelle (1748), de Paris (1763), de Versailles (1783) restreignent la contrebande de guerre aux armes, munitions et instruments de guerre, chevaux et harnais, salpêtre ;

2° Le système anglais, compliqué, qui distingue deux sortes de contrebande : *a*) la contrebande absolue, dans laquelle on fait entrer non seulement des objets qui ne servent qu'à la guerre, mais cer-

tains objets qui servent également à la guerre et à la paix lorsqu'ils sont de nature à servir particulièrement à l'ennemi durant la guerre ; *b*) la contrebande conditionnelle, qui comprend des objets susceptibles d'emploi pacifique aussi bien que belliqueux, mais dont l'emploi pacifique est habituel ; en principe, ces objets ne sont pas saisissables, mais ils le deviennent dans les cas où il est à présumer qu'ils sont destinés à être utilisés pour la guerre. Le Roi a d'ailleurs toujours le droit d'ajouter ou de retrancher des objets aux deux listes de contrebande.

La déclaration de Paris (1856) se contente de mentionner la contrebande de guerre sans la définir. Depuis lors, en doctrine, les systèmes les plus différents ont été adoptés, et en pratique la liste a été faite de façon très différente par les états belligérants au moment de l'ouverture des hostilités.

De plus, un très grand nombre de traités conclus entre les Etats ont déterminé dans le détail quels sont les objets qui doivent être considérés comme contrebande de guerre ; « parmi ces traités, à peine en trouverait-on deux dont les dispositions soient identiques » (Pérels) (1).

---

(1) The treaties concluded by great Britain during the eighteenth century in the main... excluded provisions, and confiscated salpêtre ; six include horses, two are silent with respect to them, and one with Russia strikes them from the list by name. *In five* cases, no mention is made

Solutions de la Conférence de Londres. — Les délégués sont partis de cette idée, qu'en temps de guerre, le commerce a besoin de savoir d'une façon très précise quels sont les objets de contrebande ; aussi la Conférence a-t-elle énuméré ces objets. Ce faisant, elle a exclu par là la contrebande accidentelle dont les Anglais et Américains se sont servis pendant longtemps d'une façon arbitraire ; ceci est confirmé par l'article 27 : « Les objets et matériaux qui ne sont pas susceptibles de servir aux usages de la guerre ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre. » La Conférence a établi trois listes : une comprenant les objets de contrebande absolue ; une les objets de contrebande conditionnelle ; enfin une troisième liste qui comprend les objets qui ne peuvent jamais être déclarés articles de contrebande.

1° Contrebande absolue. — Cette liste est celle qui avait été élaborée à la deuxième Conférence de La Haye. « Elle était le résultat de concessions mutuelles et il n'a pas paru sage de rouvrir les discussions à ce sujet, soit pour retrancher, soit pour ajouter des articles » (Livre Jaune, page 24). Elle comprend :

---

of money or metals ; in three both, and in one money alone, are excluded. Naval stores are unmentionned in five treaties ; by the rest, commerce in them is permitted.» Hall, p. 668.

1° Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse et les pièces détachées caractérisées ;

2° Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et les pièces détachées caractérisées ;

3° Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre ;

4° Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et les pièces détachées caractérisées ;

5° Les effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés ;

6° Les harnachements militaires caractérisés, de toute nature ;

7° Les animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre ;

8° Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées ;

9° Les plaques de blindage ;

10° Les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre ;

11° Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre et la réparation des armes et du matériel militaire terrestre ou naval.

2° Liste des objets de contrebande conditionnelle. — Comprend des objets qui peuvent servir à la paix comme à la guerre :

1° Les vivres ;

2° Les fourrages et les graines propres à la nourriture des animaux ;

3° Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures propres à des usages militaires ;

4° L'or et l'argent monnayés et en lingots, les papiers représentatifs de la monnaie (1) ;

5° Les véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre ainsi que les pièces détachées ;

6° Les navires, bateaux et embarcations de tout genre, docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées ;

7° Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radio-télégraphes et téléphones ;

8° Les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation ;

9° Les combustibles, les matières lubrifiantes ;

10° Les poudres et les explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre ;

11° Les fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper ;

12° Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie ;

---

(1) Les papiers représentatifs de la monnaie ne comprennent que le papier monnaie et les billets de banque ayant ou non cours légal ; les lettres de change et les chèques n'y rentrent pas.

13° Les objets de harnachement et de sellerie ;

14° Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et les divers instruments nautiques.

Tous ces objets compris dans la liste de contrebande absolue et dans la liste de contrebande conditionnelle sont considérés comme articles de contrebande de plein droit, c'est-à-dire par le fait même de la guerre et sans qu'il y ait besoin d'une déclaration des belligérants (1). Les commerçants belligérants et neutres peuvent donc prendre leurs dispositions en temps de paix.

Les objets compris dans les deux listes sont en principe les seuls qui puissent être considérés comme objets de contrebande. Toutefois, comme par suite des progrès de la science, les deux listes pourraient être insuffisantes, les articles 23 et 25 permettent d'y faire des additions. Des additions peuvent être faites : à la liste de contrebande absolue, à condition qu'il s'agisse d'objets et de matériaux exclusivement employés à la guerre ; à la liste de contrebande conditionnelle, à condition qu'il s'agisse d'objets et de matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques. Dans les deux cas, l'addition devra être notifiée aux autres puissan-

---

(1) Autrefois, cette déclaration était nécessaire. Toutefois, les Anglais, lors de la guerre du Transvaal, s'en sont abstenus. Mais une notification a été faite lors de la guerre Russo-Japonaise.

ces, qui prendront les mesures nécessaires pour les faire connaître à leurs nationaux.

Il se peut qu'un belligérant ne veuille pas user du droit de considérer comme contrebande de guerre les articles compris dans les deux listes, ou veuille comprendre dans la contrebande conditionnelle un article de contrebande absolue. C'est son droit ; mais dans l'intérêt du commerce neutre, l'article 26 exige que, dans ce cas, il fasse connaître son intention par une notification aux Puissances.

3° Liste libre. — Le fait de former des listes d'objets susceptibles d'être employés comme articles de contrebande, listes qu'on ne pouvait augmenter qu'à certaines conditions, constituait une grande sécurité pour le commerce. Pour augmenter encore cette sécurité, on a jugé utile de dresser une liste dite libre, dont les objets ne pourront jamais être considérés comme articles de contrebande. Cette liste est ainsi composée :

1° Le coton brut, les laines, soies, jutes, lins, chanvres bruts et les autres matières premières des industries textiles, ainsi que leurs filés ;

2° Les noix et graines oléagineuses ; le coprah ;

3° Les caoutchoucs, résines, gommes et laques, le houblon ;

4° Les peaux brutes, les cornes, os et ivoires ;

5° Les engrais naturels et artificiels, y compris les nitrates et phosphates pouvant servir à l'agriculture ;

6° Les minerais ;

7° Les terres, les argiles, la chaux, la craie, les pierres, y compris les marbres, les briques, ardoises et tuiles ;

8° Les porcelaines et verreries ;

9° Les papiers et les matières préparées pour sa fabrication ;

10° Les savons, couleurs, y compris les matières exclusivement destinées à les produire, et les vernis ;

11° L'hypochlorite de chaux, les cendres de soude la soude caustique, le sulfate de soude en pains, l'ammoniaque, le sulfate d'ammoniaque et le sulfate de cuivre ;

12° Les matières servant à l'agriculture, aux mines, aux industries textiles et à l'imprimerie ;

13° Les pierres précieuses, les pierres fines, les perles, la nacre et les coraux ;

14° Les horloges, pendules et montres autres que les chronomètres ;

15° Les articles de mode et les objets de fantaisie ;

16° Les plumes de tout genre, les crins et soies ;

17° Les objets d'ameublement ou d'ornement, les meubles et accessoires de bureau.

Mais de ce que les objets compris dans cette liste ne peuvent pas être considérés comme articles de contrebande, il ne s'ensuit pas que tous les autres objets peuvent l'être ; nous avons vu, au contraire, que pour qu'ils le soient, il fallait qu'ils

rentrent dans les dispositions précises des articles 23 et 25.

En plus des objets compris dans la liste libre et qui ne peuvent être considérés comme articles de contrebande pour des raisons commerciales, d'autres objets énumérés dans l'article 29 ne peuvent eux aussi être considérés comme contrebande de guerre, mais cela pour des raisons d'humanité. Ces objets sont :

1° Les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les malades et les blessés ;

2° Les objets et matériaux destinés à l'usage du navire où ils sont trouvés, ainsi qu'à l'usage de l'équipage et des passagers de ce navire pendant la traversée. On ne pourra pas, par exemple, considérer comme articles de contrebande les armes destinées à défendre le navire contre les pirates ou à faire des signaux.

Deuxième condition. — L'objet doit avoir une destination ennemie. — Il est évident que c'est là également une condition essentielle pour qu'un objet puisse être considéré comme article de contrebande.

Avant la Conférence de Londres, les systèmes français et anglais étaient divergents sur ce qui constituait la destination ennemie.

Le *système français* s'attachait uniquement à la destination des marchandises. Comme le porte le règlement français du 26 juillet 1778 : « Le transport est illicite, le navire ne peut être saisi

qu'autant que les objets de contrebande ont une destination ennemie ; la destination du navire est indifférente ; c'est la destination des objets qui décide s'il y a ou non violation des devoirs de neutralité. »

Le *système anglais,* au contraire, s'attachait uniquement à la destination du navire, et les marchandises que transportait ce navire constituaient ou non de la contrebande de guerre, suivant que cette destination était ennemie ou neutre. La destination du navire était considérée comme ennemie si le port vers lequel se dirigeait le vaisseau ou un port intermédiaire de relâche étaient ennemis, ou si dans une partie de son voyage il se dirigeait vers les flottes ennemies à la mer (1). La destination du navire était considérée comme neutre si le port de destination et tous les ports intermédiaires de relâche étaient neutres et si le navire, à aucun moment de son voyage, ne se dirigeait vers les flottes ennemies à la mer (2).

---

(1) « A Vessel's destination should be considered hostile if either the port to which she is bound, or any intermediate port at which she is to call in the course of her voyage, be hostile, or if inany part of her voyage she is to go to the Enemy's Fleet at Sea. » (Manuel des Prises britanniques, p. 21)

(2) « A Vessel's destination should be considered neutral if both the port to which she is bound and every determinate port at which she is to call in the course of her voyage be Neutral, and if in no part of her voyage she is to go to the Enemy's Fleet at Sea ». (Manuel des Prises Britanniques, p. 21).

Solutions de la Conférence de Londres

La Conférence de Londres a édicté des règles différentes pour la contrebande absolue et la contrebande conditionnelle, et cela avec juste raison. En effet, les articles de contrebande absolue sont des objets qui ne peuvent servir qu'à la guerre ; du moment qu'on aura prouvé que ces objets sont dirigés vers le territoire ennemi, ils pourront être saisissables. Au contraire, les articles de contrebande conditionnelle peuvent servir à la guerre et à la paix ; il faut donc que leur destination montre qu'ils ne serviront pas à la paix ; s'ils sont simplement dirigés vers le territoire ennemi, cela ne suffit pas, car ils peuvent être adressés à des particuliers qui en feront un emploi pacifique ; pour que leur saisie soit légitime, il faut que l'on soit assuré qu'ils serviront à la guerre, et cette assurance ne sera acquise que s'ils sont destinés aux forces ennemies.

Etudions dans le détail les règles de la destination pour la contrebande absolue et la contrebande conditionnelle :

1° Contrebande absolue. — Le navire sera considéré comme transportant de la contrebande absolue et, par suite, saisissable, si les objets compris dans la liste de contrebande absolue sont à destination d'un territoire ennemi ou d'un territoire occupé par l'ennemi.

On s'attache donc ici à la seule destination de la marchandise ; peu importe que le navire débarque dans un port neutre : la marchandise sera considérée comme article de contrebande et, par suite, le navire sera saisissable, par cela seul que le capteur prouvera qu'elle est destinée à être transportée sur un territoire ennemi.

La preuve de cette destination est à la charge du capteur. Mais l'article 31 indique des cas de présomption de destination ennemie ; c'est : 1° lorsque la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port ennemi ou pour être livrée à ses forces armées ; 2° quand le navire ne doit aborder qu'à des ports ennemis ou occupés par l'ennemi, ou lorsqu'il doit toucher un port de l'ennemi ou rejoindre ses forces armées avant d'arriver au port neutre pour lequel la marchandise est documentée. — Et c'est légitime, car dans le premier cas, ce sont les papiers de bord qui prouvent que les marchandises sont destinées à l'ennemi ; il y a alors, comme le dit M. Renault dans son Rapport général, un véritable aveu, de la part des intéressés eux-mêmes, de la destination ennemie. Dans le deuxième cas, même en admettant que la destination neutre est conforme à l'intention des intéressés, il y a fort à craindre que le navire touchant à des ports ennemis, *ou* ne soit tenté d'y vendre sa cargaison, dont il trouvera sûrement un prix avantageux, *ou* n'y soit obligé sur réquisition de l'autorité locale. Et dans ce deuxième cas, les papiers de bord font preuve com-

plète de l'itinéraire du navire ; le capteur ne peut pas prétendre qu'en réalité la destination du navire est autre que celle indiquée sur les papiers ; cela en vue d'écarter les prétentions élevées à la légère par un croiseur et amenant des saisies injustifiées ; toutefois, il serait admis à prouver que cette destination est fausse, si des faits montraient irréfutablement la fausseté des indications contenues dans les papiers, par exemple si le navire s'était manifestement écarté de la route indiquée sur ses papiers et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de déviation, ou si, au cours de la visite, le capteur constatait des faits qui prouvent d'une manière irréfutable que la destination du navire est faussement indiquée dans les papiers de bord. Ceux-ci sont alors contredits par la réalité des faits et perdent toute force probante ; le croiseur se décidera librement suivant les cas.

Et dans ces deux cas, la présomption de destination à l'ennemi est absolue ; la preuve contraire n'est pas laissée au neutre.

2° Contrebande conditionnelle. — Les articles de contrebande conditionnelle auront une destination ennemie à deux conditions : 1° il faut qu'ils soient destinés aux forces armées ou aux administrations ennemies ; 2° qu'ils soient débarqués dans un port ennemi.

On s'attache donc ici à la fois à la destination des marchandises et à la destination du navire. C'est là une différence essentielle avec la contre-

bande absolue, pour laquelle on ne tient compte que de la destination des marchandises.

a) Il faut que les objets soient destinés aux forces armées ou aux administrations ennemies.

Dans le premier cas, en effet, l'usage belliqueux de ces objets est évident. Mais comment légitimer la saisie si les objets sont destinés aux administrations civiles? M. Renault, dans son Rapport général s'exprime ainsi : « Cette saisie s'explique pour des raisons à la fois juridiques et pratiques. L'Etat est un, quoique les fonctions nécessaires à son action soient confiées à diverses administrations. Si une administration civile peut recevoir librement des vivres ou de l'argent, cela ne profite pas à elle seule, mais à l'Etat tout entier, y compris l'administration militaire, puisque les ressources générales de l'Etat augmentent ainsi. Il y a plus : ce que reçoit une administration civile peut être jugé plus nécessaire à l'administration militaire et attribué à celle-ci. L'argent ou les vivres réellement destinés à une administration civile peuvent se trouver ainsi directement employés aux besoins de l'armée. Cette possibilité, qui existe toujours, explique pourquoi la destination aux administrations de l'Etat ennemi est assimilée à la destination aux forces armées ».

Cette destination aux forces armées ou administrations ennemies devra être établie par le capteur. Mais on la présume si l'envoi est adressé aux autorités ennemies ou à un commerçant établi en pays ennemi lorsqu'il est notoire que ce commer-

çant fournit à l'ennemi des objets ou matériaux de cette nature. Il en est de même si l'envoi est à destination d'une place fortifiée ennemie ou d'une autre place servant de base aux forces armées ennemies. Mais ces présomptions, au contraire de celles relatives à la destination ennemie de la contrebande absolue, admettent la preuve contraire.

b) Il faut que ces objets soient débarqués dans un port ennemi.

S'ils doivent être débarqués dans un port neutre, ils ne sont pas articles de contrebande, même si le capteur peut prouver que de ce port neutre ils seront dirigés vers les forces armées ou administrations ennemies.

On écarte donc ici la théorie du voyage continu, admise pour la contrebande absolue. Il y a toutefois un cas dans lequel cette théorie est maintenue : c'est quand le pays annexé n'a pas de frontière maritime. Le capteur est alors admis à prouver qu'après déchargement dans le port neutre où actuellement elle se dirige, la marchandise doit être expédiée par voie de terre au territoire voisin de l'ennemi pour servir à l'usage de ses forces armées ou administrations. Mais à part cette exception, des objets ne peuvent pas être considérés comme articles de contrebande conditionnelle s'ils doivent être débarqués dans un port neutre.

Les papiers de bord font ici preuve complète de l'itinéraire du navire comme en matière de contrebande absolue, et en plus du lieu de déchargement de la cargaison. Mais, de même que pour la desti-

nation du navire en matière de contrebande absolue, le capteur peut prouver qu'en réalité le lieu de déchargement des marchandises et la destination du navire sont autres que ceux indiqués dans les papiers de bord, si des faits montrent irréfutablement la fausseté des indications contenues dans les papiers.

II. — *Dans quels cas un navire chargé de contrebande est-il saisissable ?* — Nous avons vu dans quels cas un navire était considéré comme chargé de contrebande. Tous les navires chargés de contrebande sont-ils saisissables ?

Théoriquement, on peut remarquer que cette saisie peut, dans certains cas, présenter de sérieux inconvénients :

En effet, si du fait du transport de contrebande le navire neutre est confiscable, il n'y a pas de difficulté ; on doit permettre évidemment la saisie de ce navire.

Mais si le navire n'est pas confiscable, sa saisie peut être très gênante pour le navire capturé ; car le détournement de route qui en résulte et sa retenue pendant le temps de l'instruction risquent de lui causer un grave préjudice ; et si la contrebande que transporte ce navire est en petite quantité, la gêne qui lui est causée devient injuste. — D'autre part, le navire belligérant peut ne pas être en situation pour conduire le navire neutre dans un port : la saisie, en le détournant de sa route, constituera pour lui une gêne.

Aussi, à la Conférence de Londres (1909), la question fut-elle discutée et aboutit aux solutions suivantes :

1° Si le navire est confiscable, il peut être amariné et conduit dans un port de prise. Il en sera ainsi, décide l'art. 40, si la contrebande que transporte le navire forme, soit par sa valeur, soit par son fret, soit par son poids, soit par son volume, plus de la moitié de la cargaison ;

2° Si le navire n'est pas confiscable à raison de la proportion de contrebande qu'il transporte, il peut être autorisé, suivant les circonstances, à continuer sa route, si le capteur est prêt à livrer la contrebande au bâtiment belligérant (art. 44).

Il résulte de cet article que pour que le navire neutre non confiscable puisse continuer sa route, deux conditions sont exigées :

1° Il faut d'abord que le capteur renonce à son droit de saisie et se contente de la remise des objets de contrebande ;

2° Il faut ensuite que le neutre consente cette remise. Si ces deux conditions sont remplies, le neutre fait remise de la contrebande au capteur, qui doit la mentionner sur le livre de bord du navire arrêté ; puis le capitaine du neutre doit remettre au capteur copie certifiée conforme de tous papiers utiles pour le jugement ultérieur de la contrebande. Une fois ces formalités remplies, si la contrebande de guerre embarrasse le croiseur, celui-ci peut la détruire au moment même de la remise ou postérieurement. Si le croiseur ne se contente pas de la

remise des objets de contrebande, il peut saisir le navire.

Si le navire arrêté ne veut pas faire la remise, en principe, le croiseur est obligé de le conduire dans un port de prise. Toutefois, le croiseur peut exiger cette remise et détruire les marchandises confiscables s'il se trouve dans une situation telle qu'il lui serait permis de détruire le navire si ce navire était susceptible de confiscation. (Pour les cas dans lesquels un navire sujet à confiscation peut être détruit, voir ci-après).

On voit donc qu'un croiseur belligérant a toujours le droit de saisir un navire transportant de la contrebande de guerre, même en très petite quantité.

III. — *Où et quand peut-on saisir ?* — Antérieurement à la Conférence de Londres, la *doctrine continentale* n'admettait la saisie des navires neutres transportant de la contrebande de guerre que lorsque le navire transportait la marchandise de contrebande vers l'Etat ennemi ; mais une fois que le navire avait déposé ses marchandises, il n'était plus punissable.

Dans le *système anglo-américain,* en principe, on admettait la même solution ; toutefois, quand un croiseur rencontrait un navire neutre à son voyage de retour, si le capitaine du croiseur acquérait la certitude que dans son voyage d'aller le neutre transportait de la contrebande au moyen

de papiers faux, il pouvait le saisir (Manuel des Prises, p. 23).

Solutions de la Conférence de Londres. — L'article 37 nous dit qu'un navire transportant de la contrebande de guerre peut être saisi en haute mer ou dans les eaux des belligérants, pendant tout le cours de son voyage, même s'il a l'intention de toucher à un port d'escale avant d'atteindre la destination ennemie. Donc, pourvu que la destination ennemie des marchandises soit établie, cela suffit ; peu importe que le navire, avant d'avoir débarqué les marchandises, ait l'intention de s'arrêter dans des ports neutres : le fait délictueux, transport des marchandises de contrebande, n'en subsiste pas moins.

Puisque le navire n'est saisissable qu'à cause des marchandises qu'il transporte, il en résulte que dès qu'il a effectué le déchargement de ces marchandises, il ne peut plus être saisi, et c'est ce que décide l'article 38, en disant : « Une saisie ne peut être pratiquée en raison d'un transport de contrebande antérieurement effectué et actuellement achevé ». C'est la solution de la doctrine continentale qui a ici prévalu.

III. — Navires faisant des actes d'assistance hostile. — Les actes d'assistance hostile sont des actes de secours directs qu'un navire de commerce neutre prête à des belligérants, comme le trans-

port de troupes ennemies, de dépêches. L'autre belligérant a le droit de s'y opposer, car ces actes violent incontestablement la neutralité.

Ces actes d'assistance hostile consistent principalement en des transports : transports de personnes ou de dépêches. Il y a donc une certaine analogie avec le transport de contrebande de guerre. C'est ce qui explique que longtemps on a appelé ces actes contrebande de guerre par analogie ou par accident et qu'en général on appliquait aux navires qui s'en rendaient coupables la sanction appliquée aux navires transportant de la contrebande de guerre.

Mais cette analogie n'est que superficielle : les transports de personnes et de dépêches sont des actes beaucoup plus graves et qui constituent une infraction à la neutralité bien plus caractérisée, car, comme le dit Hautefeuille pour le transport des soldats ou marins : « Le fait de transporter des hommes de guerre pour le compte d'un belligérant constitue une violation des devoirs de la neutralité beaucoup plus grave que celle de la contrebande. Les denrées dont le commerce est défendu, de la part des neutres avec les belligérants, sont des propriétés privées destinées à être vendues, par le possesseur, à un acheteur souvent connu et désigné à l'avance, quelquefois aussi inconnu, moyennant un prix stipulé ou à stipuler ; c'est un trafic privé. Les hommes de guerre, et sous ce nom je comprends les officiers, les soldats, les marins, les recrues, en un mot tous les hommes

qui ont contracté avec le belligérant l'engagement de le servir pendant la guerre et pour les opérations de la guerre, ne doivent pas être considérés seulement sous ce point de vue. Engagés envers la puissance belligérante avec la condition expresse de combattre pour son compte son adversaire, rangés déjà en quelque sorte sous son drapeau, liés envers elle par le serment militaire, ils font réellement partie de son armée.

« J'ai déjà démontré que le fait, par un souverain neutre, de souffrir qu'il soit levé des hommes dans ses Etats pour le compte de l'un des belligérants, était une immixtion aux hostilités, une violation du premier devoir de la neutralité. Le fait dont je m'occupe me paraît présenter le même caractère ; c'est un secours direct donné à l'une des parties engagées dans les hostilités, c'est une coopération aux faits de la guerre. » (1)

Ce qu'Hautefeuille dit du transport des troupes pourrait également s'appliquer au transport des dépêches.

Voyons brièvement les solutions antérieures à la Conférence de Londres ; nous étudierons ensuite les solutions élaborées par cette Conférence.

Transport de troupes. — Etait saisissable le navire neutre qui transportait des hommes destinés au service militaire sur terre et sur mer. Le

(1) Hautefeuille, Droits et Devoirs des Nations neutres, II, p. 162.

navire neutre rendait dans ce cas des services directs à l'Etat belligérant et il perdait par là son caractère neutre : le belligérant avait le droit de le traiter en ennemi.

D'après les doctrines anglaises, était, de plus, saisissable le navire transportant des fonctionnaires civils envoyés au dehors pour le service de l'ennemi et aux frais de son Trésor (Manuel des Prises).

Transport de dépêches. — Etait saisissable le navire neutre qui transportait des dépêches concernant les opérations et la conduite de la guerre, venant des belligérants ou qui leur étaient adressées.

Transport de diplomates. — Etait saisissable le navire transportant des diplomates d'un ennemi accrédités auprès de son allié : 1° sur les territoires et eaux des belligérants ; 2° entre leurs possessions ; 3° entre les belligérants alliés.

D'après les théories continentales, le navire neutre n'était saisissable que si en transportant des diplomates il n'accomplissait pas son service régulier et ordinaire. D'après la doctrine anglaise, au contraire, même dans ce cas le navire était saisissable.

Dans ces trois cas : transport de troupes, de dépêches, de diplomates, d'après les doctrines continentales, le navire neutre n'était saisissable que si le capitaine ou l'armateur avait eu connaissance

de la qualité des passagers ou des dépêches embarquées. D'après le Manuel des Prises britannique, au contraire, on ne pouvait considérer comme une excuse le fait que le capitaine ignorait le caractère hostile des personnes ou des dépêches qu'il transportait.

Solutions de la Conférence de Londres. — La Conférence de Londres, tenant compte de la gravité des faits et des situations, distingue deux catégories d'assistance hostile : une catégorie qui comprend les actes les plus graves, une catégorie qui comprend les moins graves.

Dans les deux catégories, le navire est saisissable, mais les droits que le capteur a sur le navire ne sont pas les mêmes dans les deux cas.

Première catégorie. — Le navire qui se livre aux actes de cette première catégorie est assimilé à un navire transportant de la contrebande de guerre. Il en résulte qu'il est saisissable, mais il conserve sa qualité de neutre ; par suite, il ne peut être détruit que dans les conditions établies pour les navires neutres.

Quels sont les cas qui entrent dans cette deuxième catégorie ? C'est :

1° Quand le navire voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels *incorporés* dans la force armée de l'ennemi.

Que faut-il entendre par ce mot « incorporé » ?

Cela comprend-il « les individus qui, appelés à servir en vertu de la loi de leur pays, ont effectivement rejoint le corps dont ils doivent faire partie, ou ces individus dès qu'ils sont appelés et avant qu'ils aient rejoint leur corps » ?

Comme le dit M. Renault dans son Rapport général, la question a une grande importance pratique, car, « que l'on suppose des invididus originaires d'un pays de l'Europe continentale et établis en Amérique ; ces individus sont tenus à des obligations militaires envers leur pays d'origine ; ils doivent, par exemple, faire partie de la réserve de l'armée active de ce pays. Leur patrie étant en guerre, ils s'embarquent pour aller faire leur service. Seront-ils considérés comme incorporés pour l'application de la disposition dont nous occupons ? » D'après les discussions qui eurent lieu à la sixième commission, il faut considérer comme rentrant dans cette catégorie « les personnes enrôlées dans les cadres de l'armée et soumises aux lois et à la discipline militaires, mais non les recrues et les réservistes en route pour leur pays pour remplir leurs devoirs militaires ». Et cela est juste, car de pareils individus ne faisant pas encore partie de l'armée ennemie, ne peuvent pas être soumis aux lois de la guerre et, par suite, ne sont pas susceptibles d'être faits prisonniers.

2° Quand le navire voyage spécialement en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi. — La saisie est possible, quelle que soit la manière de transmission de ces nouvelles, soit par

dépêches, soit par télégraphie sans fil, soit même par voie orale.

Dans ces deux premiers cas, pour que le navire soit saisissable, il faut qu'il voyage spécialement, c'est-à-dire en dehors de son service normal ; il en sera ainsi, par exemple, quand le navire se détournera de sa route, relâchera dans un port où d'ordinaire il ne s'arrête pas. Mais d'autre part, il ne faut pas que le navire soit attaché d'une manière continue au service de l'ennemi pour le transport de passagers individuels ou de dépêches, sans quoi il rentrerait dans la deuxième catégorie, c'est-à-dire ne serait plus assimilé aux navires transportant de la contrebande de guerre, mais à un navire de commerce ennemi.

3° Quand le navire, à la connaissance soit du propriétaire, soit de l'affréteur en totalité du navire, soit du capitaine, transporte un détachement militaire de l'ennemi *ou* une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations, par exemple en faisant des signaux.

Ici il n'est pas nécessaire que le navire voyage en dehors de son service normal ; il faut simplement que le capitaine, l'affréteur en totalité ou le propriétaire du navire ait connaissance du transport ; il est légitime d'exiger cette connaissance, car sans elle il ne peut pas y avoir d'acte répréhensible, d'immixtion aux hostilités. C'est donc la solution contraire au Manuel des Prises britannique qui a été ici adoptée.

Mais évidemment, dans ces trois cas le navire neutre n'est saisissable que s'il a eu connaissance de l'état de guerre. Si, au moment de son arrestation, il ignore les hostilités, on ne peut lui reprocher de violer la neutralité ; il n'est donc pas susceptible de capture. De même, s'il n'a eu connaissance de l'ouverture des hostilités qu'en pleine mer, il n'est pas saisissable s'il n'a pas pu débarquer les personnes ou les dépêches transportées. Il faut donc, s'il veut éviter la saisie, que le navire prouve qu'il ignore l'état de guerre ou qu'il ne l'a appris qu'en pleine mer. Mais il est un cas dans lequel le navire est présumé connaître l'ouverture des hostilités : c'est quand il a quitté un port ennemi après la déclaration de guerre ou un port neutre postérieurement à la notification des hostilités à la Puissance dont relève ce port (1).

Deuxième catégorie. — Comprend les cas les plus graves. Ce sont des actes d'immixtion dont la gravité est telle qu'on ne peut plus assimiler les navires qui s'y livrent à des navires neutres transportant de la contrebande ; on doit traiter de pareils navires comme des navires ennemis, et cela présente un intérêt pour le capitaine qui, s'il veut les détruire, n'a pas besoin d'être dans les condi-

(1) Mais évidemment au cas où le navire n'est pas saisissable les personnes trouvées à son bord et qui font partie des forces armées de l'ennemi pourront être prises par le croiseur comme prisonniers de guerre.

tions exigées pour la destruction des Prises neutres.

Quels sont les actes qui entrent dans cette deuxième catégorie ? Ce sont :

1° Quand le navire prend une part directe aux hostilités. — Il est tout naturel d'assimiler un pareil navire à un navire ennemi ;

2° Quand il est sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi. — En effet, cette présence caractérise le lien qui existe entre l'ennemi et le navire ;

3° Quand il est affrété en totalité par le gouvernement ennemi. — Il en est ainsi pour les navires charbonniers qui accompagnent une flotte belligérante. C'est au capteur à prouver le fait de l'affrètement total ; il pourra le faire par tous les moyens, mais souvent cette preuve sera donnée par une charte-partie entre le gouvernement belligérant et le propriétaire ou le capitaine du navire ;

4° Quand il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport des troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi. En effet, dans ce cas, il y a immixtion directe dans les hostilités et il y a lieu de considérer un tel navire comme étant passé au service actif du belligérant et, par conséquent, comme ayant perdu les droits de son pavillon.

Il faut donc que le navire soit affecté à un service permanent ; et le navire sera saisissable « tant que cette affectation durera, même si au moment

où un croiseur ennemi visite le navire, celui-ci ne transporte pas de troupe ou ne sert pas à la transmission de nouvelles. »

IV° Les navires ayant a leur bord des appareils de télégraphie sans fil. — Des navires neutres se trouvent dans le voisinage d'une escadre belligérante ; ils sont munis d'appareils de télégraphie sans fil ; les belligérants peuvent-ils les capturer ?

Deux intérêts sont ici en conflit.

1° L'intérêt des neutres qui ne veulent pas être gênés par les parties en lutte ;

2° L'intérêt des belligérants, qui peuvent craindre que les navires neutres, au moyen de leurs appareils de télégraphie sans fil, ou ne dévoilent leur marche ou ne brouillent leurs télégrammes en émettant des ondes, ou n'enregistrent leurs dépêches.

De ces deux intérêts, c'est l'intérêt du belligérant qui doit l'emporter, comme conséquence de ce principe que dans les guerres, les belligérants ont le droit d'imposer aux neutres les mesures destinées à les empêcher de leur porter préjudice, et cela qu'elles violent ou non des droits ; il n'y a que les rigueurs inutiles qui ne peuvent pas être commises. Le belligérant aura par suite le droit de prendre les mesures qu'il jugera utiles pour qu'il n'ait rien à craindre de la présence de navires neutres ayant à leur bord des appareils de télégraphie sans fil ; si les neutres ne respectent pas

ces mesures, ils seront par là même susceptibles de capture.

En principe, la question s'est posée, en 1904, lors de la guerre russo-japonaise. « Le correspondant du *Times* utilisait, pour envoyer des dépêches à son journal, les appareils de télégraphie sans fils installés dans ce but sur le navire *Haïmun*. Craignant de voir tous ses mouvements ainsi divulgués, l'amiral russe Alexéieff déclara que si des bâtiments neutres, en vue des côtes de la presqu'île de Kwantoun ou dans la sphère d'action des forces navales russes étaient arrêtés, ayant à leur bord des correspondants de journaux communiquant à l'ennemi des renseignements au moyen d'appareils perfectionnés non prévus par les conventions, ces correspondants seraient considérés comme espions et les navires portant ces appareils capturés et retenus comme prises de guerre » (Boidin, R. G. D. I., t. XVI, 1909, p. 261-278).

Voyons, en dégageant les mesures que les belligérants peuvent prendre pour leur sauvegarde, les exigences qu'ils peuvent avoir :

Pour assurer le secret des radio-télégrammes militaires le belligérant n'a à sa disposition qu'un seul remède : c'est l'emploi d'un chiffre.

Pour empêcher les neutres de dévoiler sa marche ou de brouiller ses télégrammes, il pourra prendre une mesure qui sera pour lui une sauvegarde suffisante : c'est de forcer les navires neutres émettant des radio-télégrammes à se tenir à une distance suffisante de l'escadre belligérante

(200 à 250 kilomètres). Tout navire muni d'un appareil de télégraphie sans fil qui voudrait pénétrer dans cette zone serait privé de l'usage de son appareil, qui devrait être tenu hors d'état de fonctionner ; un navire neutre qui entrerait dans la zone avec un appareil en état de fonctionner commettrait un acte d'hostilité et, par suite, serait susceptible de capture.

V° Navires résistant par la force a la visite. — Il est indispensable d'accorder aux navires de guerre des belligérants le droit de visiter les navires qu'ils rencontrent pour établir leur nationalité et, lorsque leur qualité de neutre est constatée, de s'assurer s'ils ne commettent pas ou s'ils n'ont pas commis une violation des devoirs de la neutralité. Comme le dit Pérels : « Aussi longtemps qu'il sera permis de capturer les navires de commerce de l'ennemi, les belligérants doivent être en mesure de s'assurer de la nationalité des navires que l'on rencontre. Ayant le droit de saisir les bâtiments neutres qui essayent de violer un blocus, ou qui transportent de la contrebande de guerre à l'ennemi, ils doivent aussi avoir les moyens de déterminer la destination du navire neutre et la nature de sa cargaison. »

Un croiseur, rencontrant un navire en pleine mer ou dans les eaux des belligérants, a donc le droit de l'arrêter et de le visiter.

Il est toutefois un cas dans lequel ce droit de visite disparaît ; c'est quand le navire porte le

pavillon neutre et est convoyé par un navire de guerre de sa nation : « Dans ce cas, le commandant du croiseur doit trouver dans les affirmations du commandant du convoi la garantie que lui procurerait l'exercice même du droit de visite ; il ne peut, en effet, révoquer en doute ces affirmations sans manquer à la courtoisie internationale » (Rapport général).

Toutefois, jusqu'à la Conférence de Londres, cette exemption de visite des navires convoyés n'était pas universellement admise ; le gouvernement britannique surtout s'est fréquemment refusé à reconnaître ce privilège (1), et le Manuel des Prises britannique de 1888 ne fait aucune différence entre la visite des navires isolés et celle des navires sous convoi (2). La Conférence de Londres a décidé que les navires neutres sous convoi de *leur pavillon* sont exemptés de visite. Et quand un croiseur belligérant rencontre un convoi, il doit s'adresser au commandant du convoi, qui doit, sur sa demande, lui donner *par écrit* toutes les infor-

---

(1) C'est ainsi qu'en 1798, 33 navires suédois escortés par une frégate furent saisis dans la Manche par la flotte anglaise et déclarés de bonne prise ; en 1800 la frégate danoise la « Freya » menant un convoi de 6 navires fut capturée dans la Manche par six vaisseaux de guerre anglais.

(2) Any resistance made by a Neutral Convoying Ship tho the lawful visit and search of a Vessel under her escort, will justify the detention both of the convoying ship and of all vessels convoyed by her... (Manuel des Prises, p. 44).

mations utiles sur les navires qui sont sous sa protection. « Cette déclaration écrite, qui empêche les équivoques et les malentendus, et qui engage la responsabilité du commandant plus gravement que les affirmations purement orales, a pour but de rendre inutile la visite, par cela même qu'elle procure au croiseur les renseignements que la visite elle-même lui aurait fournis. Le plus souvent, le croiseur s'en tiendra à la déclaration que lui aura donnée le commandant du convoi, mais il peut avoir de sérieuses raisons de croire que la religion de ce commandant a été surprise, qu'un navire convoyé dont les papiers paraissent en règle et ne présentent rien de suspect, transporte en fait de la contrebande adroitement dissimulée. Le croiseur peut communiquer ses soupçons au commandant du convoi. Une vérification peut être jugée nécessaire. Elle est faite par le commandant du convoi ; c'est lui seul qui exerce l'autorité sur les navires placés sous sa protection. Il a paru toutefois que l'on éviterait souvent bien des difficultés s'il était permis au belligérant d'assister à cette vérification ; autrement, il lui serait toujours possible de suspecter, sinon la bonne foi, du moins la vigilance ou la perspicacité du visiteur. Mais on n'a pas cru devoir imposer au commandant du croiseur l'obligation de laisser l'officier de marine assister à la vérification. Il agira comme il le jugera bon ; s'il accepte l'assistance d'un officier du croiseur, ce sera un acte de courtoisie ou de bonne politique : il devra, dans tous les cas, dresser un procès-ver-

bal de la vérification et en donner une copie à l'officier du croiseur.

» Des divergences peuvent s'élever entre les deux officiers, spécialement à propos de la contrebande conditionnelle. Le caractère du port auquel sont destinés des blés peut être contesté ; est-ce un port de commerce ordinaire ? est-ce un port qui sert de base de ravitaillement pour les forces armées ? La situation de fait produite par le convoi doit être, en ce cas, maintenue. Il pourra seulement y avoir une protestation de la part de l'officier du croiseur et la difficulté sera réglée par la voie diplomatique.

» La situation est tout autre si un navire convoyé est trouvé porteur de contrebande sans qu'une contestation puisse s'élever. Le navire n'a plus droit à la protection, parce que la condition à laquelle cette protection était subordonnée n'a pas été remplie. Il a trompé son propre gouvernement et essayé de tromper un belligérant. Il doit alors être traité comme un navire de commerce neutre qui, dans les circonstances ordinaires, rencontre un croiseur belligérant et est visité par lui. Il ne peut se plaindre d'être ainsi traité rigoureusement parce qu'il y a dans son cas une aggravation de la faute commise par un transporteur de contrebande. » (Rapport général, Livre Jaune, page 51).

Donc, à part l'exception des bâtiments convoyés, tout navire neutre est soumis à la visite des vaisseaux de guerre des belligérants.

Mais ils peuvent être tentés de s'y soustraire surtout quand leur conduite n'étant pas irréprochable les expose à la saisie ; c'est ainsi que sur l'ordre d'arrêter que leur adresse le belligérant, il se peut qu'ils prennent la fuite. Dans ce cas, le croiseur se met à leur poursuite et peut employer la force pour les arrêter ; si son artillerie a causé des dégâts au navire fugitif, il n'en est pas responsable ; mais là s'arrête le droit du croiseur belligérant ; il ne peut pas se prévaloir de la fuite du neutre pour le saisir, pourvu, bien entendu, que la visite prouve qu'il ne commet pas d'acte contraire à la neutralité (1).

Mais si le navire résiste par la force à la visite, il devra être traité en ennemi, car cette résistance constitue un acte d'hostilité ; il sera donc saisissable quand même la visite ne révélerait aucun fait contraire à la neutralité. De ce que le navire est ennemi, il résulte que si le capteur veut le détruire, il n'aura pas à se conformer aux dispositions concernant la destruction des prises neutres.

VI. Navires convoyés par des vaisseaux de guerre belligérants. — Nous avons vu que les neutres convoyés par des vaisseaux de guerre de leur nationalité sont exempts de la visite.

Que décider au cas où des navires neutres sont convoyés par des bâtiments de guerre des belligé-

(1) Voir Pistoye et Duverdy, L'Amphyon contre le Général-Pajol. Conseil d'Etat, 3 juillet 1816, p. 99.

rants ? Y a-t-il là une violation de neutralité qui rend le navire saisissable ?

Heffter, Gessner, Ortolan voient seulement dans ce fait une *présomption* que le navire neutre viole la neutralité. « Un pareil convoi, dit Ortolan, ne peut dans aucun cas exempter de la visite ; mais si le neutre se joint en pleine mer à un ou plusieurs navires de guerre belligérants et navigue de conserve avec ces navires, sans aucune protection de leur part, dans la seule espérance de pouvoir échapper pacifiquement et par la fuite à la visite, à la faveur d'une rencontre et d'un combat possible entre les seuls belligérants, c'est là de sa part une ruse innocente qui ne peut lui être imputée à délit et qui ne peut pas à elle seule entraîner la confiscation. »

Pour Hautefeuille, il faut distinguer suivant que ces navires neutres sont placés sous la protection du convoi en vertu d'une convention entre leur souverain et la nation belligérante, ou qu'ils se sont joints au convoi pendant la traversée sans en prévenir le commandant.

« Dans le premier cas, dit Hautefeuille, le neutre n'a pas, il est vrai, formellement violé ses devoirs, il ne s'est pas complètement immiscé aux hostilités ; mais sa conduite est de nature à donner de graves soupçons à l'ennemi, à lui faire croire que les navires, trouvés dans cette position équivoque sont passés au service de son adversaire ; elle est un grave indice, une présomption très forte de partialité. Le belligérant offensé a dans ce cas le droit incon-

testable d'arrêter ce navire et de le soumettre à la juridiction des juges chargés de statuer sur la validité des prises. Ces présomptions doivent sans doute céder devant la preuve positive que le navire est réellement neutre, qu'il n'a pas violé ses devoirs de neutralité ; mais il est nécessaire que cette preuve soit faite... Dans le deuxième cas, la conduite du navire neutre est beaucoup moins grave. Le hasard, une rencontre fortuite lui offre l'occasion d'éviter les visites et les abus qui en résultent trop souvent, sans rien réclamer du belligérant propriétaire du convoi, sans être sous sa protection, sans avoir droit de la demander... Sans doute, à l'instant où il est rencontré par l'autre belligérant dans cette position équivoque, des doutes peuvent s'élever, mais ils doivent céder immédiatement devant la preuve, facile à établir par les papiers de bord, que neutre par sa nation, il exécute fidèlement ses devoirs de neutralité. Il ne me paraît pas qu'il puisse y avoir lieu même à l'arrestation, à la saisie du navire neutre, à moins qu'il ne soit pas en état de faire la preuve dont je parle ; mais alors la saisie ne serait pas basée sur le fait en question, elle le serait sur la non-régularité des expéditions. » (Hautefeuille, Droits et devoirs des nations neutres, III, p. 152).

Il nous semble que, dans tous les cas, il faut voir dans le fait pour un navire neutre de se mettre sous la protection d'un convoi ennemi une violation de neutralité entraînant à elle seule la saisie du navire, car, comme le dit Pérels : « Le fait

de se mettre sous la protection du pavillon d'un belligérant constitue de la part du navire neutre une atteinte portée au droit de visite qui appartient incontestablement à l'autre belligérant ; l'exercice de ce droit étant rendu par là ou plus difficile, ou impossible, on se trouve en présence d'une violation effective de neutralité et non pas devant une simple présomption. »

VII. — Absence ou irrégularité des papiers de bord. — Nous avons vu que ce n'est que dans des cas exceptionnels, quand on a à leur reprocher des violations effectives de neutralité, que les navires de nationalité neutre sont saisissables. Un navire qui pourra prouver d'abord sa nationalité neutre, et ensuite qu'il ne commet pas d'acte contraire à la neutralité, ne pourra pas être saisi.

Mais pour qu'il en soit ainsi, il faut que cette preuve soit faite, que le caractère innocent du navire et de sa cargaison soient incontestables. Ce sont les papiers de bord qui, d'après toutes les législations, font cette preuve. Aussi un grand nombre d'Etats ont pu décider que quand ces papiers étaient absents ou irréguliers, il y avait là présomption que la nationalité du navire ou sa destination étaient hostiles, et par suite rendre la saisie du navire possible pour leurs croiseurs.

Mais il n'en résultera pas nécessairement la confiscation du navire ; l'absence ou l'irrégularité des papiers de bord est une présomption que le navire rencontré est confiscable, mais ce n'est qu'une

présomption ; le navire capturé pourra donc, devant les tribunaux de prises, prouver sa nationalité neutre et le caractère innocent de sa cargaison ; s'il réussit à faire cette preuve il sera relâché.

Voyons les différents cas dans lesquels un navire est saisissable pour absence ou irrégularité des papiers de bord.

1° *Absence totale de papiers de bord.* — Il est évident que, dans ce cas, le navire rencontré a beau voyager sous pavillon neutre, protester de sa qualité de neutre et du caractère innocent de sa destination et de sa cargaison, le belligérant est en droit de douter de son vrai caractère. Aussi, dans ce cas, tous les Etats ordonnent à leurs croiseurs de saisir le navire.

2° *Papiers faux.* — Si le navire arrêté a à son bord des papiers prouvant qu'il n'est pas saisissable mais qui sont reconnus faux, dans ce cas, évidemment, la saisie s'impose car il y a une forte présomption que le navire et sa cargaison n'ont pas le caractère innocent que leur confère les papiers.

3° *Papiers doubles.* — Le navire arrêté peut avoir à son bord des papiers doubles ; les uns, par exemple, lui donnant la nationalité neutre, d'autres lui reconnaissant la nationalité du belligérant adversaire du capteur ; dans ce cas, il y a doute sur la vraie nationalité du navire et la saisie doit être

opérée. Il en est de même si le navire transportant des objets compris dans les listes de contrebande de guerre, certains papiers donnent à ces objets une destination ennemie et d'autres une destination neutre.

De plus, il est un autre cas qui doit être considéré par le croiseur belligérant comme devant porter doute sur le caractère du navire arrêté et de sa cargaison ; c'est quand ce navire, à la vue du croiseur belligérant, a jeté à la mer des papiers. Dans ce cas, on peut présumer que ces papiers jetés établissaient le caractère ennemi du navire ou de sa cargaison, et par suite la saisie de ce navire est justifiée.

D'après l'ordonnance de 1778, ce jet de papiers entraînait toujours confiscation du navire. Mais une lettre de Louis XVI à l'amiral de France, en date du 13 novembre 1779, décide que la confiscation n'est plus une conséquence inévitable du jet de papiers ; en sorte qu'aujourd'hui, au cas de destruction de papiers, la saisie est obligatoire pour le croiseur belligérant, mais le navire peut être relâché par les tribunaux des prises.

Section II. — Des marchandises saisissables

Les capitaines belligérants autrefois avaient à se demander quelles étaient les marchandises susceptibles de confiscation et par suite saisissables.

En effet, avant la déclaration de Paris (1856), les marchandises ennemies sur navire neutre étaient confiscables. Le belligérant, quand il ren-

contrait un pareil navire chargé de marchandises ennemies, saisissait les marchandises et relâchait le navire. Le capitaine capteur devait, par suite savoir dans quels cas une marchandise était considérée comme ennemie, dans quels cas elle était considérée comme neutre.

Depuis la déclaration de Paris il n'en est plus ainsi ; en effet, cette déclaration a décidé que les marchandises ennemies sur navire neutre ne peuvent pas être confisquées. Dès lors, un capitaine belligérant n'a plus qu'à saisir des navires, il n'a plus à saisir des marchandises seules. Dès qu'un navire sera soit de nationalité ennemie, soit de nationalité neutre mais fera des actes contraires à la neutralité, il pourra le saisir et l'amener dans un port de prise avec toute sa cargaison ; et ce seront les tribunaux de prises qui, par la suite, auront à déterminer quelles sont les marchandises trouvées à bord du navire saisi qui sont ennemies et par suite sujettes à confiscation, et celles qui sont neutres et par suite non confiscables. Cela nous épargne ainsi de traiter la matière très délicate du caractère ennemi des marchandises.

Il est toutefois un cas dans lequel un belligérant peut saisir des marchandises sans saisir le navire qui les porte ; c'est en matière de contrebande de guerre. Nous avons vu en effet que quand un navire neutre chargé de contrebande de guerre n'est pas confiscable par suite de la proportion de contrebande, le belligérant peut, si le neutre y consent, se faire remettre les objets de contrebande et relâcher le navire.

DEUXIÈME PARTIE

DES FORMALITÉS A REMPLIR PAR LE CAPTEUR

CHAPITRE PREMIER

DE LA CAPTURE

Quand un commandant de croiseur rencontre en mer un navire ennemi ou un navire neutre saisissable, quelles sont les formalités qu'il a à remplir pour les capturer ?

D'abord, évidemment, il faut que le commandant du croiseur se rende compte que le navire est saisissable. Quand il a acquis cette assurance, il doit remplir les formalités de capture.

Nous étudierons donc les formalités que le commandant du croiseur doit remplir :

1° Pour savoir si le navire est saisissable ;

2° Au cas où le navire est saisissable.

Section I. — **Formalités que le commandant du croiseur doit remplir pour savoir si le navire est saisissable**

Si le navire arbore pavillon ennemi, cela suffit : il est saisissable.

Mais s'il n'arbore pas de pavillon, ou arbore un pavillon neutre, le commandant du croiseur ne peut pas, au seul aspect du navire, savoir s'il est saisissable ou non. Le navire peut bien arborer un pavillon neutre, mais rien ne garantit au commandant du croiseur que le navire a le droit de porter ce pavillon.

De plus, même si le navire de commerce a le droit de porter pavillon neutre, il peut transporter de la contrebande de guerre, faire des actes d'assistance hostile, ce qui, malgré son caractère de neutre, le rend saisissable.

Il faut donc donner au croiseur belligérant le droit d'arrêter et de visiter les navires de commerce pour se rendre compte si réellement ils sont ou non saisissables.

Mais, d'autre part, ce droit de visite des belligérants est une atteinte aux droits des neutres qui n'ont pas à supporter les conséquences d'une guerre dont ils se tiennent à l'écart. Aussi, puisque ce droit de visite est indispensable, convient-il de le réglementer de façon à ce que les neutres en souffrent le moins possible. De là, toute une série de formalités que le commandant du croiseur a à remplir.

Jusqu'au XVII[e] siècle, on ne peut guère formuler sur ces formalités que des hypothèses, car il n'y a pas de textes prescrivant les détails de la procédure La coutume y suppléait ; et, comme le dit Gilles, « il est probable que la façon de procéder était laissée à l'arbitraire le plus absolu des commandants des navires de guerre » (1).

Ce furent les abus dont les belligérants se rendirent coupables envers les neutres qui amenèrent la nécessité de conventions entre les divers Etats; aussi, à partir du XVII[e] siècle, presque tous les traités contiennent des stipulations relatives au droit d'arrêt et de visite.

C'est le traité des Pyrénées de 1659, conclu entre la France et l'Espagne, qui en régla pour la première fois tous les détails d'exercice. Le traité d'Utrecht (1713) en reproduisit les dispositions principales, qui dans leurs grandes lignes subsistent encore aujourd'hui et qui sont à peu près les mêmes dans tous les pays.

Etudions donc ces formalités, dont l'ensemble constitue la visite.

1° Dès que le commandant d'un croiseur voit un

---

(1) Pourtant, un certain nombre de traités du 15[e] suppriment le fait même de la visite et la remplacent par une simple interrogation. Le navire hélé à distance répondait aux questions qui lui étaient posées sous la foi du serment, et le visiteur devait ajouter foi à cette déclaration. On estimait que le respect du serment, la crainte du parjure et les châtiments religieux étaient un sûr garant de la sincérité des déclarations faites.

navire qui lui paraît suspect et qu'il veut visiter, il doit manœuvrer de façon à se rapprocher de lui ; arrivé à une distance raisonnable, le croiseur doit hisser ses couleurs pour montrer sa nationalité ; on doit hisser le pavillon national à la corne ou à l'arrière et la flamme de guerre au grand mât. S'il y a à bord un officier général, la flamme est remplacée par le pavillon de cet officier. Le pavillon national montre au bâtiment de commerce que le navire est de nationalité belligérante, et la flamme qu'il est un navire de guerre et par suite a le droit de visite.

Pour les navires de guerre ordinaires, cuirassés, croiseurs, torpilleurs... la flamme n'a pas de raison d'être car ces navires sont d'une construction spéciale qui permet de distinguer facilement leur caractère de vaisseaux de guerre ; mais elle peut présenter une utilité pour les navires de la marine auxiliaire qui ne se distinguent pas par leur forme des navires marchands.

La nuit, le croiseur doit hisser un fanal au-dessus du pavillon de poupe.

Dès que les couleurs sont hissées, le croiseur doit les affirmer par un coup de canon à blanc : c'est le *coup d'assurance*. « C'est là une forme simple, mais imposante, adoptée par toutes les nations maritimes comme traduisant la parole d'honneur de l'officier commandant que la nationalité du pavillon est bien celle du navire (Gilles) ».

Ce coup de canon sert aussi à indiquer l'intention du croiseur de procéder à la visite. En effet, la

visite n'est pas obligatoire pour le croiseur, car il peut se faire que le gouvernement belligérant ordonne à ses croiseurs de n'en user qu'avec discrétion, « et dans les pays et les circonstances où il est à présumer que la visite pourrait amener la saisie du bâtiment se livrant à un commerce illicite ». (Instructions françaises de 1870). Le navire marchand rencontré n'a donc pas à s'arrêter de lui-même, et il faut que le croiseur lui signifie son intention de le visiter. Cette intention sera manifestée par un coup de canon de *semonce* qui, en pratique, se confond avec le coup d'assurance (1).

Le coup de canon d'assurance ou de semonce ne peut être tiré que sous pavillon national. C'est là une règle admise aujourd'hui par tous les peuples civilisés ; mais il n'en a pas toujours été ainsi, et pendant les guerres de la Succession d'Autriche et de Sept ans, les Anglais prétendirent que le coup d'assurance sous pavillon mensonger était un moyen licite de surprendre les vaisseaux en mer, pourvu qu'on ne combattît pas sous un autre pavillon que celui de la nation. Mais ces tentatives anglaises n'ont pas prévalu, et aujourd'hui, un croiseur qui tirerait le coup d'assurance sous un faux pavillon commettrait un acte contraire au droit des gens.

---

(1) Ce procédé n'est pas considéré comme obligatoire par les Anglais : héler le vaisseau marchand, lui faire connaître d'une manière quelconque, pourvu qu'elle soit certaine, le droit et l'intention de visiter, suffisent à commander l'arrêt.

En France, l'ordonnance du 17 mars 1696, la loi du 2 prairial an XI, l'article 3 des Instructions ministérielles de 1870 interdisent formellement de tirer le coup d'assurance sous faux pavillon.

Si le navire ainsi semoncé ne s'arrête pas et si un second coup de canon à blanc demeure sans résultat, le croiseur peut lancer un boulet ou un obus en avant de sa route, de façon à ne pas l'atteindre « mais à lui donner un avis qui soit en même temps une menace ». Si cette menace reste sans effet, il est permis de tirer sur la coque.

2° Quand le navire semoncé s'est arrêté, le croiseur doit mettre en panne et procéder à la visite.

a) A quelle distance doit-il se tenir pendant cette visite ? Il nous semble que le meilleur système consiste à laisser sur ce point toute latitude au commandant du croiseur. En effet, on pouvait comprendre qu'autrefois on fixât une distance plus ou moins éloignée à laquelle le croiseur devait se tenir ; les pirates étaient nombreux et un navire neutre pouvait toujours craindre de tomber sur l'un d'eux qui aurait emprunté le pavillon d'une nation belligérante.

Mais de nos jours les pirates n'existent à peu près plus, et par suite, cette réglementation qui était faite contre eux n'a plus de raison d'être.

Mais, peut-on objecter, il est à craindre que le croiseur ne se livre à des violences sur le navire arrêté ; en le forçant à se tenir à une grande distance du navire neutre, celui-ci n'aura pas à les craindre.

Ce raisonnement est inexact, car si on permet au croiseur belligérant de se rapprocher, à quelles violences peut-il bien se livrer ? Craint-on qu'il n'aille canonner le navire neutre ? C'est à peu près la seule violence qu'il puisse commettre et c'est là un acte qui peut entraîner de si graves conséquences pour le belligérant qui le commettrait qu'il n'est guère à redouter. En fait, les seules choses que le neutre a à craindre de la part du belligérant ne peuvent être que des vexations et des vols, qui ne peuvent être commis qu'au moment même de la visite et des recherches sur le navire arrêté, ou pendant la conduite du navire au port de prise. D'ailleurs, si le croiseur a l'intention de violer la neutralité et de se livrer à des déprédations sur le navire semoncé, il ne se laissera pas arrêter par un règlement lui ordonnant de se tenir à une distance déterminée ; au contraire, s'il n'a aucune mauvaise intention, s'il veut simplement rester dans les limites de son droit de belligérant, le navire neutre n'a rien à craindre de lui et peut le laisser approcher. Il a même intérêt à le laisser approcher pour que la visite soit plus rapide et pour être débarrassé ainsi d'une formalité qui le retarde.

Mais en revanche, en exigeant que le croiseur se tienne à grande distance, on favorise grandement le navire arrêté qui, s'il est saisissable, peut profiter du moment où l'embarcation que doit détacher le croiseur pour procéder à la visite a parcouru la moitié de son trajet pour s'échapper à toute vitesse, le croiseur étant obligé de perdre

beaucoup de temps pour remonter à bord son embarcation (1).

Historiquement, les divers traités et instructions qui ont réglementé la matière ont déterminé différemment la distance à laquelle le croiseur doit se tenir. Les uns ont exigé que le belligérant se tienne à une portée de canon (traités des Pyrénées, d'Utrecht, convention franco-danoise de commerce et de navigation du 23 août 1742 ; d'autres, au delà d'une portée de canon (traité anglo-russe du 17 juin 1801 (2), traité entre l'Allemagne et le Mexique du 28 décembre 1869, traité entre la Russie et les Deux-Siciles du 17 janvier 1787) ; d'autres, à une demi-portée de canon (traité franco-russe du 11 décembre 1786) ; d'autres, autant que possible, hors de portée de canon (Instructions françaises du 31 mars 1854 et de 1870) ; d'autres, enfin, à une distance variable suivant les circonstances (traité entre le Chili et les Etats-Unis du 16 mai 1882).

On voit donc que la pratique française, telle qu'elle résulte des Instructions de 1854 et 1870, exige que le croiseur se tienne en principe à une portée de canon du navire semoncé. Mais ce principe n'est pas absolu, et si l'état de la mer ne per-

---

(1) Dubosc.

(2) Il est vrai que l'Angleterre eut soin de faire ajouter la clause suivante qui détruisait la règle posée : « à moins que l'état de la mer et le lieu de la rencontre ne nécessitent un plus grand rapprochement ».

mettait pas d'envoyer, sans danger, une embarcation à une trop grande distance, le commandant du croiseur pourrait se rapprocher.

b) Les deux navires étant arrêtés, le croiseur doit envoyer une de ses embarcations montée de quelques hommes pour procéder à la visite.

Le croiseur est-il obligé d'envoyer cette embarcation, ou peut-on forcer le commandant du navire semoncé à venir à bord présenter ses papiers ? Il faut décider que c'est au croiseur à envoyer une embarcation. Cette solution peut se justifier théoriquement et est conforme à la fois à l'intérêt des belligérants et des neutres.

Elle peut se justifier théoriquement. En effet, comme dit Hautefeuille, le droit de visite n'est pas un acte de juridiction, un acte de pouvoir sur ceux qui le subissent. Or, évidemment, le fait d'appeler un capitaine neutre hors de son navire, de lui donner l'ordre de venir à bord d'un bâtiment étranger est un acte de supériorité, un acte de juridiction, et par suite contraire au principe même qui sert de base au pouvoir accordé au belligérant. De plus, c'est dans le seul intérêt des belligérants que le droit de visite a été créé, afin de leur permettre d'assurer l'observation des lois de la guerre déclarée par eux. Il est donc rationnel, il est juste qu'ils soient seuls chargés de l'exécution (Hautefeuille, loc. cit., p. 61, tome III).

Cette solution est de plus conforme à la fois aux intérêts des belligérants et des neutres. En effet, l'intérêt des belligérants est de procéder eux-mêmes

à la visite, car si on permettait au commandant du navire arrêté de se transporter à bord du croiseur avec ses papiers, les belligérants pourraient être on ne peut plus facilement trompés ; on pourrait leur porter des papiers de bord simulés et leur cacher la nature du chargement.

C'est aussi l'intérêt des neutres, car dans la solution contraire, le navire semoncé serait à la merci du croiseur qui pourrait retenir ses papiers de bord et l'exposer ainsi à être capturé par quiconque le rencontrerait.

On peut ajouter de plus, que le danger d'armer une embarcation en pleine mer serait bien plus grand pour un navire de commerce que pour un bâtiment de guerre.

C'est pour toutes ces raisons que la plupart des traités et des conventions, pendant les siècles derniers surtout, ont prescrit au belligérant d'envoyer une embarcation au navire neutre et non pas au capitaine de ce dernier de se rendre à bord du croiseur.

Quelques traités même, entre autres celui du 30 septembre 1800 entre la France et les Etats-Unis (art 18), défendent formellement que le capitaine neutre puisse être appelé à bord du belligérant (1).

---

(1) Art. 18 du traité du 30 septembre 1800 entre la France et les Etats-Unis. « Il est expressément convenu que le neutre ne pourra être contraint d'aller à bord du vaisseau visitant pour y faire l'exhibition demandée des papiers ou pour toute autre information quelconque ».

Toutefois, à l'heure actuelle, les règlements intérieurs des divers Etats sont divergents sur cette question. En Italie, en Russie, en Angleterre, au Japon, on exige que le croiseur envoie une embarcation au navire arrêté ; mais les règlements d'Autriche, du Danemark, de l'Allemagne, obligent le capitaine du navire visité à se transporter avec ses papiers sur le navire visiteur.

En France, il semble résulter du commentaire fait par Valin de l'ordonnance de 1682, que les papiers de bord peuvent, soit être apportés, pour être vérifiés, à bord du croiseur, soit être vérifiés à bord du navire marchand par un officier envoyé par le croiseur. C'est donc une solution mixte. Mais les règlements de 1854 et les instructions ministérielles de 1870 sont formels ; on exige l'envoi d'une embarcation au navire marchand.

Donc, d'après la pratique française, le croiseur doit envoyer à bord du navire semoncé une embarcation afin de procéder à la visite. Il peut envoyer n'importe quelle embarcation (canot à vapeur ou à rames) ; mais elle ne doit pas être armée de canons-révolvers, torpilles ou autres engins, ni porter un équipage trop nombreux, car l'une ou l'autre de ces mesures pourrait être interprétée par le neutre comme une menace à son égard. Toutefois, les hommes qui montent le canot peuvent être armés, car cela constitue plutôt une mesure de défense personnelle qu'une menace pour le neutre.

c) Lorsque l'embarcation a accosté le navire semoncé, l'officier qui la commande monte à bord

accompagné de deux ou trois hommes seulement, cela pour enlever à la visite tout caractère de violence.

Ce point a été réglé par l'art. 24 du traité d'Utrecht et maintenu par divers traités postérieurs, notamment celui du 17 janvier 1787 entre la France et la Russie. Les Instructions françaises de 1870 disent de même : « Un officier accompagné de deux ou trois hommes au plus monte à bord du navire à visiter. »

Pendant la visite, le canot du croiseur doit-il s'éloigner ou rester auprès du navire visité ? — Nous avons vu que le nombre d'hommes qui peut entrer dans le canot doit être assez restreint pour ne pas constituer une menace pour le navire neutre ; par suite, celui-ci n'a rien à craindre et l'embarcation peut rester librement auprès de lui. D'ailleurs, cette question n'ayant pas été prévue par les traités et instructions, le commandant du croiseur a toute liberté sur ce point.

d) Une fois l'officier et les deux ou trois hommes qui le suivent montés à bord, a lieu, à proprement parler, la visite.

Cette visite a pour but : d'abord de s'assurer de la nationalité du navire, et ensuite, au cas où le navire serait de nationalité neutre, de s'assurer qu'il n'est pas saisissable pour violation de la neutralité.

Ces deux ordres de recherches doivent se faire en premier lieu au moyen des papiers de bord, et ce n'est que si ces papiers sont douteux, ne réus-

sissent pas à dissiper les soupçons de l'officier du croiseur qu'on peut se livrer à des interrogatoires et investigations dans le navire (1).

Voyons d'abord les recherches ayant pour but d'établir la nationalité du navire.

Ces recherches doivent, comme nous l'avons dit, se faire en premier lieu par l'examen des papiers de bord. Les navires de tous pays doivent avoir à bord un certain nombre de pièces établissant leur nationalité, et la preuve de leur droit à porter pavillon neutre doit résulter de l'examen de ces pièces.

---

(1) De longues controverses se sont engagées entre les auteurs pour savoir si, pour rechercher la nationalité et le caractère innocent du navire, on devait se borner à l'examen des papiers ou s'il était permis de se livrer à des interrogatoires et recherches.

Certains auteurs, comme Hautefeuille, proscrivent absolument toute recherche, déclarant « qu'en aucun cas elles ne peuvent être ni légitimes ni équitables ». D'autres les permettent mais sur des soupçons plus ou moins sérieux : pour Ortolan « des doutes fondés » suffisent : pour Cauchy il faut « des soupçons sérieux et graves » ; pour Pérels « de simples soupçons suffisent qui peuvent résulter de l'attitude du capitaine ou des gens de l'équipage ».

En pratique, les traités, conventions, règlements intérieurs des divers Etats sont sobres sur cette matière. Quelques traités (Pyrénées, Utrecht) prohibent d'une manière implicite ou explicite toutes recherches ; mais la plupart n'en parlent pas.

Les lois intérieures de chaque Etat varient ; d'après le règlement prussien de 1864 l'officier peut les faire s'il le juge nécessaire. Le règlement italien de 1866 les proscrit. La pratique française y est favorable.

Naturellement, ces pièces varient suivant le pays dont relève le navire semoncé : en France, la nationalité résulte de l'acte de francisation qui d'ailleurs est corroboré par le congé ; un vaisseau allemand devra la prouver par le certificat d'enregistrement du navire ou l'attestation du pavillon et les lettres de mer...

En résumé, les pièces à produire par les navires semoncés pour établir leur nationalité sont uniquement celles prescrites par la loi de leur pays ; mais d'une façon générale on peut dire que d'après les législations actuelles, la nationalité des navires est fixée par un certificat d'enregistrement et les lettres de mer.

Un certificat d'enregistrement en due forme est même suffisant comme preuve de nationalité ; la loi allemande du 25 octobre 1867 et la loi danoise du 13 mars 1867 le disent même d'une façon expresse (1).

L'officier visiteur doit donc en premier lieu se faire montrer les papiers officiels prescrits par la loi intérieure du pays semoncé pour établir la nationalité.

Mais il se peut que ces pièces fassent défaut, dans ce cas, le capitaine neutre peut prouver la na-

---

(1) Art. 9 de la loi allemande du 25 octobre 1867, concernant la nationalité des bâtiments de commerce. « Le droit de porter le pavillon fédéral se détermine par le certificat. Pour prouver ce droit, des lettres de mer ne sont pas nécessaires ».

tionalité de son navire par toutes pièces claires et authentiques, par exemple l'attestation de pavillon, le certificat de construction, le certificat de jaugeage...

Si ces pièces officielles ou non présentent des irrégularités d'une gravité telle que l'officier visiteur soupçonne que la vraie nationalité du navire n'est pas celle indiquée par les papiers, il doit procéder à l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage. Si cet interrogatoire ne produit pas la lumière désirée, si l'officier doute toujours du caractère neutre du navire, il doit en référer à son commandant, et ce dernier décide si le navire suspect doit être saisi ou laissé libre de continuer sa route.

Mais il me semble que, pour déterminer la nationalité du navire, il n'y a pas à faire dans la cargaison la moindre perquisition ; cela constituerait une grande gêne pour le navire neutre, sans grande utilité. Toutefois, si cette mesure était demandée par le capitaine neutre lui-même, l'officier pourrait l'accomplir, mais dans ce cas il ferait bien de faire rédiger cette demande par écrit et de la faire contresigner par un officier du bord, afin d'éviter toute réclamation postérieure du neutre contre des perquisitions non justifiées.

Si le navire est dépourvu de pièces établissant sa nationalité, ou si de l'examen des papiers et de l'interrogatoire s'il y a lieu, il résulte que le navire est ennemi, le croiseur s'en empare immédiatement.

Mais s'il résulte des papiers ou des interroga-

toires qu'il est neutre, il faut regarder s'il n'a pas enfreint les règles de la neutralité en transportant de la contrebande de guerre ou en faisant des actes d'assistance hostile.

A. — Cette vérification devra se faire en premier lieu par l'examen des papiers de bord.

1° L'officier visiteur devra rechercher dans les papiers de bord si le navire neutre ne transporte pas de contrebande de guerre.

Pour cela, il aura d'abord à examiner si la cargaison du navire ne comprend pas des marchandises incluses dans les listes de contrebande. Par suite, il devra examiner les pièces déterminant la nature de la cargaison.

Si le navire transporte des marchandises comprises dans les listes de contrebande, l'officier visiteur aura alors à vérifier le deuxième élément constitutif de la contrebande de guerre : la destination ennemie.

Or, nous avons vu que les articles de contrebande absolue sont considérés comme étant à destination de l'ennemi, si ces articles sont destinés au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui, ou à ses forces armées, et la destination ennemie est définitivement prouvée : 1° lorsque la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port de l'ennemi ou pour être livrée à ses forces armées ; 2° lorsque le navire ne doit aborder qu'à des ports ennemis ou lorsqu'il doit toucher à un port de l'ennemi, ou rejoindre ses forces armées, avant d'arriver au port neutre pour lequel la mar-

chandise est documentée. L'officier visiteur, pour savoir si les articles compris dans les listes de contrebande absolue sont à destination ennemie, aura donc à examiner les pièces établissant la destination des marchandises et du navire, et l'itinéraire du navire.

De même, nous avons vu que les articles de contrebande relative sont considérés comme étant à destination ennemie, si ces articles sont destinés à l'usage des forces armées ou des administrations de l'Etat ennemi, et il y a présomption de destination ennemie si l'envoi est adressé aux autorités ennemies ou à un commerçant établi en pays ennemi, ou à destination d'une place fortifiée ou d'une autre place servant de base aux forces armées ennemies. Mais les articles de contrebande conditionnelle ne peuvent être saisissables que sur le navire qui fait route vers le territoire de l'ennemi ou vers un territoire occupé par lui ou vers ses forces armées et qui ne doit pas les décharger dans un port intermédiaire neutre. Donc, l'officier visiteur, pour savoir si les articles de contrebande conditionnelle sont à destination de l'ennemi, aura ici encore à examiner les pièces établissant la destination des marchandises et du navire, et l'itinéraire du navire.

Par suite, quelles sont la nature et la destination de la cargaison, quelles sont la destination du navire et la route qu'il doit suivre, telles sont les questions dont l'officier visiteur, pour voir si le navire est saisissable pour transport de contre-

bande de guerre, devra chercher la solution dans les pièces de bord.

La nature et la destination de la cargaison lui seront montrées par les charte-parties, connaissements, factures...

La destination du navire et la route qu'il doit suivre seront déterminées par l'examen de la patente de santé et du journal de bord, par la lecture des passeports, des acquits à paiement ou à caution de la douane.

Et toutes ces pièces font preuve complète, à moins que la fausseté de leurs indications ne soit démontrée par les faits ; c'est ainsi que l'itinéraire du navire doit résulter des pièces de bord à moins que ce navire ne soit rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de déviation. Il en est de même pour la détermination du lieu de déchargement des marchandises.

D'ailleurs, de ce qu'une indication des pièces est reconnue fausse il ne s'ensuit pas que toutes les indications données par les pièces doivent être considérées comme fausses ; au contraire, toutes les allégations contre lesquelles on ne peut rien relever de faux conservent leur valeur.

2° L'officier visiteur doit examiner ensuite si le neutre ne commet pas d'acte d'assistance hostile.

Nous avons vu que la Conférence de Londres a

décidé qu'un navire est coupable d'assistance hostile : 1° lorsqu'il voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi, ou en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi ; 2° lorsqu'à la connaissance, soit du propriétaire, soit de celui qui a affrété le navire en totalité, soit du capitaine, il transporte un détachement militaire de l'ennemi ou une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi ; 3° lorsqu'il prend une part directe aux hostilités ; 4° lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi ; 5° lorsqu'il est affrété en totalité par le gouvernement ennemi ; 6° lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

Il en résulte que l'officier visiteur, pour déterminer si un navire ne commet pas d'acte hostile, aura à connaître : le nom et la qualité exactes de toutes les personnes à bord, l'affréteur du navire, l'affectation du navire.

La nationalité et la qualité des personnes à bord seront indiquées par le rôle d'équipage et les listes des passagers.

L'affréteur du navire sera connu par la charte-partie.

L'affectation du navire sera connue par la charte-partie, les connaissements... (1).

B. — Si les pièces de bord sont régulières et s'il résulte de leur examen que le navire ne viole pas la

---

(1) Transport de contrebande de guerre, assistance hostile, telles sont les deux seules violations de neutralité dont a à se préoccuper un croiseur qui ne fait pas partie d'une escadre de blocus, et se trouve en dehors du rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus.

Mais si le croiseur fait partie d'une escadre blocante, il a en plus à se préoccuper de savoir si le navire neutre se trouvant dans le rayon d'action n'est pas saisissable pour violation de blocus.

Deux cas : 1° Le navire neutre se dirige vers le port bloqué. Nous avons vu qu'il est saisissable s'il a eu connaissance du blocus, et il est présumé avoir cette connaissance lorsqu'il a quitté un port neutre postérieurement à la notification du blocus faite à la Puissance dont relève le port. Mais la preuve contraire est admise ; toutefois, cette preuve contraire ne serait pas admise si une notification spéciale, inscrite sur le livre du bord, avait été faite à ce navire lors d'une première tentative de violation de blocus.

Donc, l'officier visiteur, pour voir si le neutre a eu connaissance du blocus, doit se faire montrer : *a*) les pièces de bord indiquant la date de départ du navire. Si cette date est postérieure à la notification diplomatique, et que le capitaine neutre prétende tout de même n'avoir pas eu connaissance de cette notification, il peut procéder à un interrogatoire ; *b*) le livre de bord pour voir si une notification spéciale n'a pas été faite au navire.

2° Le neutre sort du port bloqué. — Si une notification de blocus a été faite aux autorités locales et si les délais de sortie sont expirés, le navire est toujours saisissable. Si les délais de sortie ne sont pas expirés, l'officier visiteur devra vérifier au moyen des papiers de bord que le navire était dans le port au moment de l'établissement du blocus.

neutralité, l'officier visiteur ne doit pas aller plus loin.

Mais, si ces pièces présentent quelque irrégularité et que cela fasse naître dans l'esprit de l'officier visiteur des soupçons sur le caractère du navire, cet officier peut procéder à un interrogatoire sommaire du capitaine et de l'équipage et visiter la cargaison.

Les règlements français exigent que la visite de la cargaison se fasse en présence du capitaine, sous sa direction et avec tous les ménagements possibles. Ni l'officier ni ses hommes ne peuvent toucher à rien. C'est le capitaine du neutre qui doit donner les ordres nécessaires pour que toutes les parties de son navire, et que toutes les caisses, ballots... que l'officier désirera inspecter soient ouverts devant lui.

D'un autre côté, si le capitaine refuse de prêter son concours, il s'expose à la saisie, car il semble justifier les soupçons. Mais on n'a pas le droit de procéder par la force aux recherches (1).

---

(1) Le Manuel des Prises britanniques formule des règles un peu différentes : c'est ainsi que l'officier de visite peut requérir l'assistance des hommes de son canot et, si besoin est, de renforts demandés au croiseur. Il autorise l'inspection de tout ce qui peut paraître nécessaire d'examiner. Il n'y a pas besoin de recourir à l'intermédiaire du capitaine pour faire ouvrir ce qui doit être ouvert.

Section II. — **Formalités que le commandant du croiseur doit remplir au cas où le navire est saisissable**

S'il résulte de la visite et des recherches effectuées à bord du navire arrêté que ce navire est neutre et ne viole pas la neutralité, il est libre de continuer son voyage. « L'officier visiteur lui délivrera alors un papier, signé de lui, revêtu du timbre ou cachet de son bâtiment, attestant que tel jour, dans tel lieu, il a été visité par tel croiseur. Il se contentera même généralement d'enregistrer les résultats de la visite à laquelle il a procédé, sur le livre de bord du neutre ou sur son acte de nationalité. Ce document sera pour ce dernier d'une grande utilité ; il lui épargnera les ennuis d'une deuxième visite dans le cours même du voyage. »

Si les recherches aggravent encore les soupçons de l'officier visiteur, sans cependant établir la certitude que le navire suspect se trouve susceptible de prise, cet officier revient à son bord pour en référer à son commandant. Celui-ci signale alors au navire neutre de le suivre au mouillage ou de continuer sa route.

Au cas où l'officier du croiseur croit devoir saisir le navire arrêté, il le déclare au capitaine. Celui-ci envoie alors un officier avec le nombre d'hommes nécessaire pour prendre possession du navire capturé et faire transporter à son bord le

commandant et les officiers prisonniers (1) ; puis il ordonne à un commissaire de la marine de se rendre à bord afin de prendre certaines mesures qui ont pour but de permettre de juger le navire postérieurement. En effet, c'est une règle admise par tous les peuples que la prise maritime n'appartient pas au capteur et doit être validée pour être accordée à l'Etat dont relève ce capteur : et si l'on veut que ce jugement puisse avoir lieu, il faut prendre des mesures pour que tout ce qui permet de considérer le navire comme saisissable soit conservé. D'autre part, même pour les objets qui n'influent pas sur la saisissabilité du navire, il faut prendre des mesures pour leur conservation, empêcher que les hommes du capteur ne les dérobent, car tant qu'un jugement de validité n'est pas intervenu, le capteur n'a aucun droit sur la prise (2).

---

(1) Le capitaine du croiseur belligérant doit également envoyer à bord du navire capturé un officier mécanicien pour constater l'état des appareils moteurs et évaporatoires.

(2) De nos jours, l'équipage du capteur ne peut pas s'approprier les objets que contient le navire capturé. Mais il n'en a pas toujours été ainsi, et autrefois le pillage par rapport aux prises était si ordinaire et si effréné qu'on voulut faire la part du feu et les ordonnances de 1543 et 1584 accordèrent aux capteurs (qui à cette époque étaient principalement des corsaires) « toute la dépouille des habillements, harnais des ennemis avec tout l'or et l'argent qu'ils trouveraient sur eux ; jusqu'à la somme de 10 écus, le surplus rapportable à la masse du butin ». Elles leur accordèrent encore « les coffres et communs habillements des ennemis, excepté ceux de grande valeur, et qui

Voyons donc ces diverses formalités que le commissaire de la marine a à remplir en présence de l'officier chargé de commander la prise.

1° En premier lieu, il doit saisir tous les papiers de bord et en dresser un double inventaire sous les yeux du capitaine capturé. Puis celui-ci est requis de signer cet inventaire dont un double lui est délivré. Ceci fait, toutes les pièces de bord sont enfermées dans un coffre ou un sac que le capitaine doit sceller de son cachet.

Si le capitaine du navire capturé refuse soit de signer l'inventaire, soit d'apposer son cachet sur le sac renfermant les papiers, le commissaire doit se contenter de lui remettre un double de l'inventaire au bas duquel il met la décharge.

---

auraient été destinés à être vendus, et toutes les marchandises avec l'argent qui se trouverait dans lesdits coffres ou ailleurs, dont ils n'auraient tout de même que lesdits 10 écus » (Pistoye et Duverdy, tome I, p. 250).

Mais les dispositions de ces deux ordonnances ne se retrouvent pas dans les ordonnances postérieures ; toutefois, il passa en usage que les dépouilles des ennemis, leurs coffres, hardes et tout ce qui en dépend avec leurs armes, ustensiles et instruments de leur profession appartenaient à l'équipage du corsaire, en gardant néanmoins la différence de leurs grades, de manière qu'au capitaine du corsaire appartînt la dépouille du capitaine pris avec son coffre, son épée et ses autres armes ; au pilote, la dépouille du pilote ennemi avec ses instruments de pilotage....

Ce droit de l'équipage capteur subsista longtemps ; ce fut l'art. 65 de l'arrêté de Prairial an XI qui défendit d'enlever quoi que ce fût des navires capturés avant le jugement de la prise.

Ces formalités ont pour but de permettre au capturé de contrôler la conduite des capteurs et d'empêcher ou que des pièces fausses ne soient introduites parmi les papiers de bord saisis ou que des pièces importantes ne soient soustraites.

2° Le commissaire dresse ensuite procès-verbal des causes de la saisie et des circonstances qui l'ont accompagnée, et doit le faire signer par le capitaine du capturé. Aucun texte ne prescrit la rédaction de ce procès-verbal ; la loi de prairial an XI, qui est la loi française régissant la matière des Prises, n'en parle pas ; mais la nécessité de cette formalité est telle que l'annexe à la Convention entre la Grande-Bretagne et la France, signée à Londres le 10 mai 1854, la tient pour évidente. En effet, cette convention s'exprime ainsi : « Lorsque... vous serez dans le cas de rédiger le rapport ou le procès-verbal d'une capture, vous aurez soin d'indiquer avec exactitude les noms des bâtiments de guerre présents à l'action... » (Pistoye et Duverdy, t. II, p. 474 (1).

Ce procès-verbal, où l'on doit également constater que les formalités d'apposition des scellés ont été remplies, a pour but de mettre les tribunaux qui auront à se prononcer sur la prise, à même de connaître toutes les circonstances de la capture et les motifs qui ont déterminé le croiseur à procéder à la saisie. « Si les croiseurs n'étaient pas obligés

(1) Toutefois ce procès-verbal est formellement exigé par le décret du 15 mai 1910.

d'indiquer ces motifs dans un procès-verbal, il serait à craindre qu'ils n'arrêtassent des navires sans aucune raison, espérant que quelque motif de nature à faire valider la prise pourrait surgir par la suite. La nécessité où ils sont de rédiger un procès-verbal a pour résultat de les empêcher de faire des prises sans aucune apparence de raison, en se confiant dans l'imprévu pour légitimer leur conduite. » (Pistoye et Duverdy t. I, p. 244).

Le commissaire doit ensuite faire un inventaire sommaire du navire qui doit contenir le signalement du bâtiment arrêté.

3° Il doit constater l'état de la cargaison et mettre les scellés sur les écoutilles et les ouvertures pour qu'aucune marchandise ne puisse être saisie par les capteurs avant que la prise ait été jugée.

4° Il doit faire l'inventaire des objets appartenant aux officiers et à l'équipage.

Le capitaine du croiseur belligérant doit adresser sans retard au commandant de la force navale une copie certifiée du procès-verbal de capture. S'il navigue isolément, il doit l'adresser au ministère, soit directement, soit par l'intermédiaire du préfet maritime du port où il opère son retour (art. 369 du décret du 15 mai 1910).

CHAPITRE II

CONDUITE DE LA PRISE

Lorsque toutes les formalités relatives à la capture ont été remplies, le vaisseau capturé doit être amené dans un port belligérant pour faire juger si la capture est légitime.

Cette conduite est obligatoire, car l'intervention des cours de prises constitue une garantie nécessaire contre les abus du droit de capture ; or, cette garantie ne saurait être pleinement efficace qu'autant que les documents et les objets saisis se trouvent à la disposition des cours appelées à statuer.

Nous allons nous demander :

1° Comment se fait cette conduite ?

2° Où faut-il conduire la prise ?

3° Quels sont les incidents qui peuvent troubler la conduite ?

Section I. — Comment se fait la conduite

La conduite de la prise peut se faire de deux façons : par escorte et par amarinage.

Il y a *escorte* quand le commandant du croiseur

convoie la prise jusqu'au port. Ce procédé est surtout employé quand la prise est considérable ou que la route n'est pas sûre.

Lorsqu'au contraire la prise est de peu d'importance et ne vaut pas que le croiseur s'arrête dans sa route, ou que les routes sont sûres, ou quand le croiseur pour n'importe quelle raison ne peut pas accompagner la prise, il y met une partie de son équipage avec un officier appelé chef de prise, sous la direction duquel il l'envoie. C'est ce que l'on appelle *amariner* une prise.

Dans les deux cas, pendant le voyage, la prise navigue avec le pavillon et la flamme propres aux navires de guerre de l'Etat capteur, cela, parce qu'elle se trouve sous les ordres d'un officier de marine ; et d'après Pérels, c'est en considération de ce fait que les Américains admettent l'exterritorialité des prises, semblable à l'exterritorialité des navires de guerre, lorsqu'elles se trouvent dans un port étranger (Déclaration de l'attorney général des Etats-Unis, du 28 avril 1855, citée par Pérels : Droit Maritime International, page 334).

L'emploi d'un autre pavillon que celui de la marine de guerre du capteur peut-il être permis dans le but de tromper l'ennemi et particulièrement d'échapper à une reprise ?

Pérels l'admet et d'une façon générale on considère qu'il y a là une ruse de guerre permise.

Section II. — **Où faut-il conduire la Prise ?**

Presque toutes les nations ordonnent aux capteurs de conduire leurs prises dans un port de leur pays. C'est ainsi que l'art. 61 de l'arrêté de prairial an XI dit que « les capitaines qui auront fait des prises les amèneront ou enverront *autant qu'il sera possible* au port où ils auront armé ; s'ils sont forcés par des causes majeures de conduire ou d'envoyer leurs prises dans quelque autre port, ils sont tenus d'en prévenir immédiatement les armateurs ».

Cet article, dont le fond se trouve dans les ordonnances de 1543 et 1584, avait été rédigé pour une époque où les prises étaient faites surtout par des corsaires ; c'est ce qui explique l'obligation pour le capitaine d'amener sa prise dans le port d'armement du corsaire : les armateurs, en effet, avaient intérêt à cette obligation, d'abord parce que c'était dans le port d'armement qu'ils pouvaient tirer le meilleur parti de la prise, et ensuite parce qu'ainsi ils évitaient la commission que, sans cela, ils auraient dû payer dans un autre port à la personne chargée de vendre la prise.

Mais, de nos jours, où les prises sont faites uniquement par des vaisseaux de guerre et au nom de l'Etat, l'obligation de conduire la prise dans le port d'armement n'existe plus.

Le navire capturé doit simplement être amené dans un port belligérant choisi en tenant compte

avant tout des intérêts de l'Etat, mais aussi, autant que possible, des intérêts éventuels des propriétaires du navire ou de sa cargaison.

Mais cette conduite au port belligérant peut être rendue dangereuse à cause de la tempête, de la poursuite de l'ennemi ou de tout autre péril ; ou, le port belligérant étant éloigné, le capteur n'a pas le temps de s'y rendre.

Dans ces cas, le capteur peut-il conduire sa prise dans un port étranger ?

Il faut distinguer, suivant que ce port appartient à un pays allié ou neutre.

S'il appartient à un état allié, le capteur peut librement y conduire sa prise.

S'il appartient à un état neutre, la question est plus délicate, car il y a lieu de se demander si en admettant une prise dans un de ses ports, un Etat neutre ne viole pas les devoirs de neutralité. Et il me semble qu'effectivement, il y a violation de neutralité, car offrir un refuge aux prises hors le cas de nécessité, c'est fournir au capteur le moyen de diminuer les risques de la conduite en lieu sûr et priver son adversaire de la chance de reprendre le navire perdu.

En fait, on a longtemps admis que les prises pouvaient librement entrer dans les ports neutres sans qu'il y ait pour cela une violation de neutralité ; on admettait même qu'elles pouvaient y demeurer pendant l'instance poursuivie devant les Tribunaux de prise du capteur, puis y être vendues.

Par la suite, les devoirs de neutralité se précisant, après la guerre de Crimée les divers Etats en vinrent à refuser, hors le cas de nécessité donnant droit à l'asile, l'admission des prises dans leurs ports.

La question de l'admission des prises dans les ports neutres fut portée devant la Conférence de La Haye de 1907. L'Angleterre et l'Espagne firent des propositions qui, après discussion, aboutirent aux solutions suivantes :

Il faut distinguer, suivant que le capteur a mené sa prise dans le port neutre avec l'intention de ne faire dans ce port qu'une escale et d'en repartir dans un délai plus ou moins long, ou avec l'intention de ne plus l'en faire sortir et de l'y placer sous séquestre.

1° Dans le premier cas, il ne peut entrer dans le port neutre que pour cause d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de combustible ou de provisions ; et dès que la cause qui justifie l'entrée de la prise a cessé, la prise doit repartir. Si elle ne part pas d'elle-même, la puissance neutre doit lui adresser une notification ; si elle ne se conforme pas à cette notification, la « puissance neutre doit user des moyens dont elle dispose pour la relâcher avec ses officiers et son équipage et interner l'équipage mis à bord par le capteur. »

De même, au cas où une prise serait amenée dans le port neutre en dehors des exceptions indiquées, la puissance neutre doit la relâcher.

2° Mais si, au contraire, le capteur veut entrer

dans le port neutre pour y laisser sa prise sous séquestre, en attendant la décision du Tribunal des prises, la puissance neutre peut lui permettre d'entrer dans le port. Ce n'est pas là une obligation pour l'Etat neutre qui est toujours libre de permettre ou de refuser l'entrée de ses ports aux prises, mais le fait d'accorder la permission ne peut être interprété comme un manquement à la neutralité.

Cette disposition de la Conférence de La Haye a été acceptée, malgré l'opposition de l'Angleterre et de la Suède, parce qu'on y a vu un tempérament à la faculté qu'a le capteur de détruire les prises. En effet, quand le capteur sera dans l'impossibilité de conduire sa prise dans un port de son pays, il aura dorénavant la ressource, au lieu de la détruire, de l'amener, s'il peut, au port neutre le plus rapproché.

Section III. — Incidents qui peuvent troubler la conduite

I. — A la suite de l'initiative prise par le capteur qui la détruit ou la libère moyennant rançon.

Nous avons vu que le capteur doit conduire sa prise dans un port, en principe belligérant.

Mais cette obligation peut constituer une gêne pour le capteur. En effet, s'il escorte la prise, pendant tout le temps que dure le voyage au port il est immobilisé.

S'il l'amarine, il diminue ses forces, et lorsqu'il aura fait un certain nombre de prises, il n'aura plus assez d'hommes à son bord pour en détacher sur le navire capturé.

De plus, dans un cas comme dans l'autre, le succès de la conduite de la prise est aléatoire : un croiseur ennemi peut apparaître et reprendre la prise au belligérant.

On voit donc que cette conduite de la prise constitue toujours une gêne pour le capteur ; dans certains cas, cette conduite est même impossible ; alors, il ne restera plus au capteur d'autre ressource que de détruire la prise ou de la relâcher moyennant rançon.

1° *Destruction des prises.* — La destruction des prises est la solution la plus avantageuse aux belligérants, car elle porte à peu de frais un coup décisif au commerce ennemi.

Doit-elle être permise ?

Elle présente de très graves inconvénients :

A. — D'abord, pour tous les navires capturés, soit ennemis, soit neutres :

1° Elle aggrave les dangers que courent les équipages ou les passagers du navire coulé ou brûlé.

En effet, tous les Etats prescrivent qu'une prise ne peut être détruite sans que les marins et passagers à bord aient été préalablement recueillis sur le vaisseau capteur. Mais, ce dernier étant plus exposé aux risques de guerre que ne le serait le navire capturé au cours du voyage vers un port,

il en résulte une aggravation de périls pour des personnes étrangères aux hostilités.

2° Si le vaisseau est ennemi et par suite saisissable, il se peut qu'il contienne des marchandises appartenant à des neutres et non confiscables. Les propriétaires de ces marchandises ont tout intérêt à pouvoir les revendiquer devant les Tribunaux de Prises, car alors même qu'au cas de destruction du navire on leur reconnaîtrait des dommages-intérêts, il y a grande chance que cette allocation ne compense pas la perte de leurs biens.

Evidemment, on prescrit au capteur de sauver les papiers du navire détruit, mais ces papiers ne sauraient prévenir toute discussion sur la valeur des objets auxquels ils s'appliquent ; il en résulte des contestations.

3° Les navires coulés bas constituent un danger pour la navigation, car souvent les épaves remontent entre deux eaux, sont invisibles et constituent un grand péril.

B. — Pour les navires neutres en particulier, toute erreur commise sur eux engage gravement la responsabilité de l'Etat du capteur.

Mais, d'autre part, des considérations de fait font qu'on est obligé d'admettre au moins dans certains cas, la destruction des prises tant ennemies que neutres. Voici les cas dans lesquels cette destruction est légitime :

1° Quand à proximité du lieu de la capture se trouve un ennemi beaucoup plus fort que le capteur ;

2° Quand la prise a été faite par un bâtiment de guerre ayant une mission spéciale, qu'il ne peut différer, et que les ports du capteur ou les ports neutres sont trop éloignés pour qu'il puisse y amener sa prise sans compromettre le succès de sa mission.

Nous étudierons d'abord la destruction des prises ennemies et ensuite la destruction des prises neutres.

Mais auparavant, voyons quels sont les navires qui, une fois capturés, doivent être considérés comme ennemis, et ceux qui doivent être considérés comme neutres.

Doivent être considérés comme prises ennemies :

1° Les navires de nationalité ennemie ;

2° Les navires neutres faisant des actes d'assistance hostile très graves. — Ces actes, comme nous l'avons vu, sont énumérés dans l'article 46 de la Convention de Londres de 1909 ; ce sont les suivants : *a*) lorsque le navire neutre prend une part directe aux hostilités ; *b*) lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi ; *c*) lorsqu'il est affrété en totalité par le gouvernement ennemi ; *d*) lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi ;

3° Les navires neutres résistant par la force à la visite (art. 63 de la Convention de 1909).

Par suite, devront être considérés comme prises neutres, tous les navires de nationalité neutre saisissables pour des actes autres que ceux prévus dans les art. 46 et 63 de la Convention de Londres.

A. — Destruction des prises ennemies.

Lorsque le navire capturé est ennemi, les divers Etats ont toujours admis sa destruction au cas de nécessité.

C'est ainsi qu'en France, l'ordonnance de 1681, reproduisant les ordonnances antérieures, l'arrêté de prairial an XI et les instructions de 1870 permettent de détruire les prises ennemies en cas de nécessité, c'est-à-dire d'impossibilité de les emmener.

Mais diverses mesures sont prises: 1° d'abord en vue de sauver les vies inoffensives : le capteur doit recueillir toutes les personnes qui se trouvent à bord du navire capturé ; 2° en vue d'assurer le contrôle de l'Etat sur la régularité de la prise et la légitimité de sa destruction : le capteur doit faire parvenir dans un port français au moins deux des officiers du navire détruit et les papiers de bord.

En Angleterre, si le caractère ennemi de la prise ne fait pas de doute, elle peut être détruite, s'il est impossible au capteur de la conduire dans un port belligérant, et cette impossibilité ne peut résulter : 1° que du fait que le vaisseau n'est pas

capable d'être amené au port ; 2° de ce qu'il est impossible au commandant de placer un équipage à bord du navire capturé. Mais dans ce cas, le commandant du capteur doit recueillir l'équipage et les papiers de bord et si possible la cargaison et envoyer le tout dans un port anglais, sous la conduite d'un officier. (Manuel des Prises britanniques, p. 86.)

Les dispositions des divers Etats étant à peu près identiques sur la destruction des prises ennemies, on n'a pas senti la nécessité d'une réglementation internationale.

Aussi, ni la Conférence de La Haye (1907), ni la Conférence de Londres (1909) ne se sont occupées des prises ennemies, dont la destruction à l'heure actuelle est, par suite, régie par les lois intérieures de chaque Etat.

B. — Destruction des prises neutres.

La Conférence de Londres (1909) a réglementé cette question.

Nous étudierons donc d'abord les solutions adoptées antérieurement à cette Conférence, ensuite les solutions que cette conférence a élaborées.

Antérieurement à la Conférence de Londres, deux systèmes principaux étaient adoptés par les diverses puissances : le système français et le système anglais.

a) Système français. — Etablissait la même réglementation pour les prises neutres que pour les prises ennemies. Les unes et les autres pouvaient

être détruites en cas de nécessité, et les mêmes mesures devraient être prises par le capteur dans les deux cas.

b) Système anglais. — Si la prise était neutre ou de nationalité douteuse, le capteur ne pouvait pas la détruire. S'il était dans l'impossibilité de l'amener dans un port de prise, il devait la relâcher (Manuel des Prises britanniques, n° 303).

Tels sont les deux systèmes qui se partageaient les Etats à la veille de la Conférence de Londres (1).

Un premier essai de réglementation internationale sur la destruction des prises neutres eut lieu à la Conférence de la Paix de 1907. La Russie proposa de proclamer « l'interdiction de la destruction d'une prise neutre à l'exception des cas où sa conservation pouvait compromettre la sécurité du navire capteur ou le succès de ses opérations ». La Grande-Bretagne, appuyée par les Etats-Unis, proposa, au contraire, de proclamer « que la destruction d'une prise neutre par le capteur est interdite. Le capteur doit relâcher tout navire neutre qu'il ne peut amener devant un Tribunal des prises ».

Après de longues discussions où s'affirmèrent les différences de vues des puissances, aucune de

---

(1) Pendant la guerre de l'Indépendance et la guerre de 1812 1814 avec l'Angleterre, les Etats-Unis ont appliqué au sujet de la destruction des prises un système très radical : toutes les prises (tant neutres qu'ennemies) devaient être détruites à moins de cas extraordinaire justifiant manifestement une exception.

ces deux propositions ne réunit au vote l'unanimité des voix, et l'on ne put trouver un terrain transactionnel. La question de la destruction des prises neutres fut de nouveau portée à l'ordre du jour de la Conférence de Londres, et cette fois on put arriver à une solution.

Ce qui a permis d'aboutir, c'est la constatation qu'au fond les systèmes qui s'étaient heurtés à la Conférence de La Haye étaient moins divergents qu'il semblait à première vue ; car « ceux qui proclamaient le droit de détruire les prises neutres ne prétendaient pas user de ce droit capricieusement et à tout propos, mais seulement d'une manière exceptionnelle ; et, à l'inverse, ceux qui affirmaient le principe de l'interdiction admettaient que ce principe devait céder dans des cas exceptionnels. Il s'agissait donc de s'entendre sur ces cas exceptionnels, auxquels, dans les deux opinions, devait se borner le droit de destruction, et établir ensuite une garantie contre les abus dans l'exercice de ce droit. » (Rapport général de M. Renault, Livre Jaune, page 41.)

La réglementation concernant la destruction des prises neutres commence par poser en principe l'obligation de conduire tout navire neutre saisi dans un port pour y être statué sur la validité de la prise.

Elle dégage ensuite : 1° les exceptions portées à ce principe, c'est-à-dire les conditions exigées pour que les prises neutres puissent être détruites ; 2° les dispositions qu'a à prendre le capteur dans

l'intérêt des personnes et de l'administration de la justice.

I. — Conditions exigées pour que les prises neutres puissent être détruites. — Ces conditions, énumérées par l'article 49, sont au nombre de deux :

1° Il faut que le navire soit susceptible de confiscation. Cette condition est logique, car « si le capteur ne peut pas même songer à obtenir la confiscation du navire, comment pourrait-il avoir la prétention de le détruire » ?

Or, dans quels cas un navire est-il susceptible de confiscation ? On peut poser en principe que toutes les fois qu'un navire est saisissable, il est confiscable. Il y a une seule exception relative aux navires neutres transportant de la contrebande de guerre, qui ne sont confiscables, et par suite, ne peuvent être détruits que si cette contrebande forme par son fret plus de la moitié de la cargaison ; au-dessous de ce chiffre, ces navires, quoique pouvant être amenés dans un port de prise, ne sont pas confiscables et, par suite, ne peuvent être détruits. Mais nous avons vu, en étudiant la contrebande de guerre, que, dans ce cas, le capteur a la faculté d'exiger la remise ou de procéder à la destruction des marchandises de contrebande, lors que les circonstances sont telles qu'elles justifieraient la destruction d'un navire passible de confiscation. Dans ce cas, le capteur doit mentionner les objets livrés ou détruits sur le livre de

bord du navire arrêté et se faire remettre par le capitaine copie conforme de tous papiers utiles.

2° Il faut que l'observation du principe général, c'est-à-dire l'obligation d'amener la prise dans un port, soit de nature à compromettre la sécurité du capteur ou le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé.

« Il a été entendu que «compromettre la sécurité» était synonyme de « mettre en danger le navire » et pouvait être traduit en anglais par *involve danger*. C'est naturellement au moment où a lieu la destruction qu'il faut se placer pour voir si les conditions sont ou non remplies. Le danger, qui n'existait pas au moment même de la saisie, peut s'être manifesté quelque temps après. » (Rapport général.)

La formule est un peu élastique et manque de précision ; incontestablement, il aurait été préférable d'énumérer limitativement les cas dans lesquels la destruction était possible ; des abus auraient été moins à craindre ; mais une pareille énumération limitative était en pratique impossible, car on ne pouvait prévoir à l'avance toutes les hypothèses qui pouvaient se présenter (1).

---

(1) D'ailleurs sur la proposition de M. L. Renault un système ingénieux a été élaboré pour donner aux intéressés une garantie sérieuse contre la destruction arbitraire des prises : « Le capteur doit, avant tout jugement sur la validité de la prise, justifier en fait qu'il était bien dans un des cas exceptionnels qui sont prévus. La justification sera faite contradictoirement avec le neutre qui, s'il n'est

II. Précautions qu'a à prendre le capteur dans l'intérêt des personnes et dans celui de l'administration de la justice. — Ces précautions sont indiquées par l'article 50 de la Convention de Londres ; avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord du navire capturé devront être mises en sûreté, et tous les papiers du bord et autres prises que les intéressés estimeront utiles pour le jugement sur la validité de la capture, devront être transbordés sur le capteur.

2° *Rançons.* — Consistent dans la libération des navires capturés moyennant l'engagement de payer une somme fixée par le capteur lui-même.

La légitimité de ce procédé, qui est une transaction entre l'amarinage de la prise et sa destruction, est mise en doute par de nombreux auteurs. En effet, toute prise devant être appréciée et validée par un tribunal compétent, la rançon ar-

---

pas content de la décision du Tribunal des prises, pourra se pourvoir devant la juridiction internationale. Cette justification est donc une condition préalable à remplir par le capteur. S'il ne la fait pas, il doit indemniser les intéressés au navire et au chargement, sans qu'il y ait à rechercher si la prise était valable ou nulle. Il y a donc là une sanction sérieuse de ne détruire la prise que dans les cas déterminés, c'est une peine pécuniaire qui frappe le capteur. Si, au contraire, la justification est faite, le procès de prise se suit comme à l'ordinaire : lorsque la prise est déclarée valable aucune indemnité n'est due, quand elle est déclarée nulle, les intéressés ont droit à être indemnisés ». (Rapport général).

bitrairement fixée par le capteur tranche une question qui n'est pas encore résolue. Il est vrai que le contrat de rançon sera soumis au Tribunal des prises, mais le consentement du rançonné créera contre lui un préjugé défavorable en établissant une forte présomption que la saisie était justifiée.

Mais il peut se faire que le capteur soit dans l'impossibilité d'amariner sa prise ; dans ces cas exceptionnels, nous avons vu que la destruction de cette prise était permise, à plus forte raison doit-on admettre, dans ces cas, et dans ces cas seulement, l'emploi de rançons qui est un procédé moins radical.

Mais, en pratique, le rançonnement des navires n'est pas vu d'un œil très favorable par les belligérants. « En effet, pour l'Etat capteur, l'intérêt dominant est de priver l'adversaire du vaisseau et de l'équipage. La rançon laisse échapper le navire et laisse libre l'équipage. Elle porte sans doute un coup à la richesse de l'ennemi, mais le coup est atténué, puisque l'instrument de transport subsiste et que les navires restent à la disposition de l'adversaire. » (Dupuis.)

Les divers Etats ont, sur cette question des rançons, des dispositions différentes.

En France, la pratique a beaucoup varié. L'ordonnance sur la marine de 1681 est la première loi qui ait permis de rançonner une prise au lieu de l'amener. D'après cette ordonnance, la rançon ne pouvait être inférieure à 1.000 livres, ni supérieure à 15.000, sauf pour les prises faites dans

les mers d'Amérique, où elle pouvait être stipulée jusqu'à 30.000 livres. Le règlement du 27 janvier 1706 accorda aux armateurs en course une liberté entière de rançonner les navires ennemis, à quelque somme que la rançon puisse monter.

L'article 14 de la déclaration du 15 mai 1756 défendit « à tout capitaine de corsaire d'admettre à rançon aucun navire ennemi qu'après avoir envoyé dans les ports français trois prises effectives depuis sa dernière sortie. Cette précaution permettait, par le jugement des trois prises, de contrôler la régularité des procédés du corsaire ; elle assurait, en outre, que les navires ennemis ne seraient pas relâchés quand le corsaire y trouverait son bénéfice au détriment de l'Etat, mais plutôt quand, affaibli par le prélèvement d'une partie de ses équipages pour la conduite des prises, il lui serait plus facile de nuire à l'ennemi en le rançonnant qu'en l'amarinant. » (Pistoye et Duverdy.)

L'ordonnance du 30 août 1782 prohiba le rançonnement d'une façon absolue.

Enfin, l'arrêté du 2 prairial an XI, encore en vigueur, ne permet de rançonner que les navires dont le caractère ennemi n'est pas douteux ; il est interdit de rançonner les neutres, cela parce qu'il importe au gouvernement, à raison de ses relations avec les puissances neutres, que les croiseurs n'abusent pas de leur force pour arracher des rançons aux navires neutres.

Donc, d'après l'arrêté de prairial an XI, les croiseurs peuvent toujours rançonner les navires ennemis, mais les Instructions de 1870 (article 17) n'ont autorisé les croiseurs français à consentir des traités de rançon que dans le cas de force majeure (1).

En Angleterre, en principe, les croiseurs ne peuvent pas passer de traités de rançons. Mais le roi peut, par des ordres en conseil, autoriser d'après les circonstances ces traités, soit entièrement, soit dans certains cas seulement. Mais aucun ordre en conseil n'a jusqu'ici octroyé de telles permissions.

Toutefois, en pratique, quand des croiseurs ou des corsaires britanniques ont passé des contrats de rançon, la jurisprudence britannique les a validés, quand le rançonnement constituait une nécessité ; et nul doute que si l'occasion se présente elle ne les valide de nos jours encore, quand, comme dit Hall, « les circonstances de la cause sont telles qu'elles justifient l'acte ». (« Unless the court of admiralty could be satisfied that the circumstances of the case were such as to have justified the act ». Hall, page 478.)

La Russie, la Suède, le Danemark, la Hollande interdisent les rançons. En revanche, les Etats-

(1) Evidemment depuis la Conférence de Londres (1909) qui assimile les navires neutres, résistant par la force à la visite ou faisant des actes graves d'assistance hostile, à des navires ennemis, le rançonnement peut, dans ces cas exceptionnels, être pratiqué contre des navires de nationalité neutre.

Unis permettent le rançonnement des ennemis et des neutres.

Voyons, *en droit français,* les formalités qu'a à remplir un commandant de croiseur qui veut rançonner un navire ennemi.

1° En premier lieu, il doit rédiger un billet, appelé billet de rançon, qui énonce d'une part la somme stipulée comme rançon, et de l'autre la route à suivre et le temps imparti au navire pour atteindre sa destination sans être inquiété de nouveau.

Ce billet est dressé en double exemplaire : l'un est remis au capteur, à qui il servira de titre pour obtenir paiement de la somme promise, l'autre reste à bord du navire saisi pour lui servir de sauf-conduit.

2° En deuxième lieu, il doit prendre à son bord un ou plusieurs otages, généralement le second du vaisseau rançonné.

Ce n'est là qu'un usage qui a pour but de garantir le paiement de la rançon ; mais cet usage devient une nécessité quand le navire rançonné porte pavillon britannique ; en effet, au contraire des autres Etats, l'Angleterre exclut le capteur, comme tout sujet ennemi, de ses cours de justice. Il faut alors, pour assurer l'exécution du contrat, que l'otage britannique introduise devant les tribunaux de son pays une action en recouvrement de sa liberté, et le paiement préalable de la rançon sera la condition du succès de cette action.

II. — *Autres incidents qui peuvent troubler la conduite :*

1° *Emploi par le capteur.* — Il se peut que le capteur ait besoin, pour un service public, d'un navire ennemi capturé, par exemple, pour un transport de troupes, pour porter un message dont il ne peut se charger lui-même. Le capitaine belligérant pourra-t-il user à cet effet du navire ennemi capturé ?

Il faut répondre par l'affirmative. En effet, même si la propriété privée ennemie était respectée sur mer, cet emploi des navires ennemis devrait être permis aux belligérants, par analogie avec ce qui se passe dans la guerre sur terre ; de même que les belligérants dans la guerre terrestre peuvent réquisitionner les moyens de transport ennemis, de même il faudrait leur reconnaître le droit de mettre en réquisition les bâtiments de commerce ennemis pour le transport des vivres, armes, troupes, etc. ; à plus forte raison doit-on le leur permettre dans l'état actuel du droit international, qui admet la confiscation de la propriété privée ennemie sur mer.

Mais, malgré cet emploi par le capteur, la prise doit être jugée ; il y a donc lieu de prendre des mesures pour que, au cas où elle périrait ou subirait des détériorations dans l'emploi que lui a confié le capteur, on puisse, *soit* répartir sa valeur entre l'Etat, l'état-major et l'équipage du cap-

teur, *soit*, au cas où la capture serait invalidée, payer sa valeur à son propriétaire.

C'est pour cela que l'article 20 des Instructions françaises du 25 juillet 1870 exige qu'une estimation de la prise soit faite par une commission composée autant que possible de trois officiers supérieurs compétents, dont un membre du commissariat. Un procès-verbal devra ensuite être dressé ; un exemplaire sera joint au dossier de la prise : un double sera adressé au ministre de la marine.

2° *Préemption.* — Il peut se faire que le capteur manque de certains approvisionnements qui se trouvent à bord d'un navire ennemi capturé. Peut-il s'en emparer ?

C'est là un cas analogue à l'emploi fait par le capteur des navires ennemis capturés, et de même ici on doit répondre par l'affirmative en légitimant cette solution par l'analogie qu'elle présente avec les réquisitions des biens des particuliers dans la guerre terrestre. C'est ce que décident les Instructions françaises de 1870, en autorisant dans des cas exceptionnels la préhension pour le service de la flotte des cargaisons des navires ennemis. Mais, ici encore, il y a lieu de prendre des mesures, *soit* pour régler postérieurement la valeur des approvisionnements entre l'Etat, l'état-major et l'équipage du capteur, *soit*, si les approvisionnements ont été reconnus neutres, pour permettre d'indemniser les propriétaires des marchandises.

C'est pour cela que l'article 20 des Instructions françaises du 25 juillet 1870, ordonne au capteur de faire dans ce cas un inventaire détaillé des objets préemptés, et un procès-verbal d'estimation.

3° *Perte par suite d'accident.* — L'arrivée au port peut être aussi empêchée par la perte de la prise par fortune de mer. Le capteur doit, dans ce cas, dresser un procès-verbal de la perte.

4° *Reprises et reprises-reprises.* — Il se peut que le capteur se voit reprendre sa prise par un navire belligérant ennemi. On dit alors qu'il y a reprise ou recousse. Ce navire repris par l'ennemi peut à son tour être repris par le belligérant premier capteur ; on dit dans ce cas qu'il y a reprise-reprise ou recousse-recousse.

Pour la reprise des navires nationaux sur l'ennemi, il y a lieu de se demander à qui la propriété du navire repris devra être attribuée : au premier propriétaire du navire ou au repreneur ?

Il en est de même au cas de reprise-reprise, c'est-à-dire de navire ennemi pris sur un croiseur ennemi qui l'avait déjà repris à un croiseur de l'autre belligérant. Doit-il être attribué au premier capteur ou au deuxième capteur ? Mais ce sont là des questions à trancher par les tribunaux de prises.

CHAPITRE III

FORMALITÉS QUE DOIT REMPLIR LE CAPTEUR A L'ARRIVÉE AU PORT

Dès que la prise est arrivée au port, quelles sont les formalités que le capitaine capteur, s'il y a eu escorte, ou l'officier conducteur de prise, s'il y a amarinage, doivent remplir ?

I. Le capteur doit, en premier lieu, faire sa déclaration de prise à l'autorité maritime, puis avertir le directeur de la douane.

Cette nécessité d'avertir la douane s'explique par ce fait que les prises sont des navires de commerce, en général chargés de marchandises, qui, par suite, doivent payer des droits de douane à leur entrée en territoire français.

II. Le capteur doit ensuite remettre à l'autorité maritime un certain nombre de pièces utiles pour le jugement ultérieur de la prise, et qui sont :

1° Le rapport de traversée ;

2° Le procès-verbal de capture et d'apposition des scellés, qui doit indiquer d'une façon détaillée les motifs qui ont donné lieu à la capture et les faits qui seraient de nature à justifier la condamnation du navire saisi ;

3° L'inventaire de la cargaison ;

4° Les pièces et papiers de bord de toute nature (passeports, charte-parties, connaissements...) qui ont été réunis par le capitaine du navire capturé au moment de la saisie, ou qui ont été trouvés par la suite à bord du navire. Le capteur n'a pas à faire le tri des papiers trouvés sur la prise pour n'envoyer que ceux qui lui paraîtraient utiles ou nécessaires ; il faut qu'il les envoie tous sans en retenir un seul, quelque inutile qu'il puisse être.

Mais ici une question se pose. Après son arrivée dans le port, le capteur peut-il transiger avec le capturé ?

On l'admettait autrefois pour les corsaires à condition de faire homologuer la transaction par le Conseil des prises (1).

Quant aux navires de guerre, on n'a jamais admis qu'ils puissent transiger ; seuls les administrateurs de la marine le peuvent (2).

---

(1) Aucune loi, ni règlement n'exigeait cette homologation, mais celle-ci fut jugée indispensable à cause des nombreux intérêts engagés dans la question des prises et du caractère public de ces intérêts

(2) Voir dans ce sens la lettre du Ministre de la Marine en date du 25 juin 1810 : « Quant à la question de savoir si les états-majors et équipages de sa Majesté peuvent transiger, il est à remarquer que ces vaisseaux sont armés aux frais de l'Etat, et que leurs équipages, salariés par l'Etat, peuvent d'autant moins transiger relativement aux prises qu'ils font en mer, que la capture étant pour eux un devoir, on ne transige pas avec le devoir, et qu'ils n'ont d'ailleurs

Toutefois, par exception, il est deux cas dans lesquels les commandants des vaisseaux peuvent transiger avec leur prise et même se désister entièrement : c'est, en premier, quand le ministre de la marine leur a accordé un blanc-seing, et, en deuxième lieu, quand le ministre a ratifié par la suite une transaction ou un désistement passés par ces commandants. Mais, dans ces cas, d'après Pistoye et Duverdy, transaction et désistement ne doivent pas être soumis à l'homologation du Conseil des prises, parce qu'alors ces actes émanent des dépositaires directs du droit de paix et de guerre, et que l'exercice de ce droit ne peut être soumis à l'homologation d'aucune juridiction administrative, si élevée qu'elle soit.

---

au produit des prises, d'autre droit que celui qu'ils tiennent de la munificence de sa Majesté. »

CONCLUSION

Nous avons vu que, dès que la prise est arrivée au port, le capitaine capteur ou l'officier conducteur doit faire la déclaration de prise, puis déposer un certain nombre de pièces.

Ceci fait, le rôle du capteur est terminé ; il faut alors que la prise soit validée par un tribunal spécial, dit Tribunal des prises, dont les décisions sont susceptibles d'appel, d'abord devant le Conseil d'Etat, puis, dans certains cas, devant la Cour internationale des prises. Mais, pour arriver à ce jugement, une instruction préparatoire est nécessaire. Voyons donc très brièvement :

1° Les formalités qui constituent cette instruction préparatoire ;

2° Le jugement en première instance et en appel devant les tribunaux nationaux ;

3° Le jugement devant la Cour internationale des prises.

I. *Formalités qui constituent l'instruction préparatoire.* — Ces formalités sont remplies par l'officier d'administration de la marine du port où la prise est conduite, qui doit :

1° Vérifier les scellés apposés par le capteur au moment de la prise ;

2° Procéder à la réception et à l'affirmation des rapports et déclaration du chef conducteur de la prise ;

3° Procéder à l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage du capturé.

La procédure terminée, les scellés sont levés et les marchandises déchargées et déposées en magasin (1). Les pièces de l'instruction sont envoyées au ministre de la marine, qui les fait parvenir au secrétariat du Conseil des prises. Les parties ou leurs défenseurs peuvent en prendre communication et produire au secrétariat les mémoires et pièces à l'appui de leurs prétentions.

Lorsque les prises sont conduites dans des ports étrangers, la procédure d'instruction est la même, sauf que ce seront les consuls, assistés de deux assesseurs, choisis si possible parmi les Français immatriculés, qui rempliront les fonctions dévolues dans les ports français aux officiers d'administration de la marine.

---

(1) Les objets sujets à dépérissement doivent alors être vendus par les soins de l'officier d'administration de la marine. Pour les objets non sujets à dépérissement, cet officier est libre de les vendre si les prises sont évidemment ennemies ; lorsque les prises ne sont pas évidemment ennemies, la vente n'en peut avoir lieu sans l'assentiment du capitaine.

II. *Jugements en première instance et en appel devant les tribunaux nationaux.* — Quand l'instruction préparatoire est terminée, le Conseil des prises juge la capture.

Ce Conseil des prises, organisé par le décret du 18 juillet 1854, et maintenu par le décret du 28 novembre 1861, est compétent à la fois pour les prises amenées dans les ports français et les prises amenées dans les ports étrangers ; il comprend un conseiller d'Etat, président, six membres, dont deux maîtres des requêtes, un commissaire du gouvernement et un secrétaire.

Appel peut être porté devant le Conseil d'Etat (loi du 24 mai 1872).

Ces Tribunaux de prise, en première instance et en appel, sont nationaux et non internationaux; ils appliquent le droit international tel qu'il est compris par leur Etat.

Après examen de la procédure, ils prononcent la restitution de la capture ou sa condamnation.

S'ils ordonnent la restitution pure et simple, le réclamant recouvre sa propriété, mais il supporte les frais et dépens. Mais le jugement peut ordonner la restitution en décidant que des dommages-intérêts seront payés par le capteur au réclamant qui triomphe.

S'ils prononcent la condamnation, ils peuvent condamner le navire ou la cargaison, ou l'un et l'autre. La condamnation a un effet translatif ; d'elle naît le droit du capteur. On procède alors à la répartition des primes : on alloue à l'équipage

le produit de la vente ou une gratification sur cette vente. Par mesure politique, d'ailleurs, le gouvernement peut relâcher une prise condamnée.

III. *Jugement devant la Cour internationale des prises.*

1° *Dans quels cas la Cour peut-elle être saisie ?* — Pour que la Cour internationale des prises puisse être saisie, il faut deux conditions :

1° Qu'une décision ait été rendue par le Tribunal des prises de l'Etat capteur. La Cour n'est donc qu'une juridiction d'appel ; toutefois, elle peut être saisie directement faute par les tribunaux internationaux d'avoir rendu une décision dans les deux ans à partir de la capture.

2° Il faut que la décision rendue par les tribunaux nationaux concerne :

a) Soit les propriétés d'une puissance ou d'un particulier neutre ;

b) Soit des propriétés ennemies, quand il s'agit : 1° de marchandises chargées sur un navire neutre ; 2° d'un navire qui aurait été capturé dans les eaux territoriales d'une puissance neutre, dans le cas où cette puissance n'aurait pas fait de cette capture l'objet d'une réclamation diplomatique ; 3° d'une réclamation fondée sur l'allégation que la capture aurait été effectuée en violation, soit d'une disposition conventionnelle en vigueur entre les puissances belligérantes, soit d'une disposition légale édictée par le belligérant capteur (article 3).

Le recours peut d'ailleurs être formé, soit pour des raisons de fait, soit pour des raisons de droit.

2° *Par qui est formé le recours ?* — Le recours est formé, suivant les cas, par la puissance neutre, un particulier neutre ou un particulier relevant de la puissance ennemie.

3° *Comment est formé le recours ?* — Par une déclaration écrite portée soit devant le Tribunal national des prises, soit adressée au Bureau international près la Cour. On a pour cela un délai de 120 jours à partir de la signification du jugement du Tribunal national des prises.

4° *Comment juge la Cour ?* — S'il y a, sur les questions à résoudre, une convention entre le belligérant capteur et l'autre partie au litige, la Cour applique cette convention. A défaut, la Cour applique les règles du droit international. Mais s'il n'existe pas de régle généralement reconnue en droit international, la Cour statue d'après les principes généraux de justice et d'équité.

Si le recours est fondé sur une disposition établie par le capteur, la Cour l'applique.

Enfin, la Cour peut ne pas tenir compte des déchéances de procédure édictées par le belligérant capteur quand elle estime que les conséquences en sont contraires à l'équité et à la justice.

5° *Décisions que peut rendre la Cour.* — Si la Cour prononce la validité de la capture du na-

vire ou de la cargaison, il en est disposé conformément aux lois du belligérant capteur.

Si la nullité de la capture est prononcée, la Cour ordonne la restitution du navire ou de la cargaison et édicte des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

6° *Composition et fonctionnement de la Cour.* — Elle se compose de juges et de juges suppléants nommés par les puissances contractantes et qui doivent être tous des jurisconsultes compétents et jouissant d'une haute réputation morale.

Ils sont élus pour six ans et rééligibles.

Le nombre des juges pour chaque affaire est de 15 avec un quorum de 9. Ceux nommés par les grandes puissances sont toujours appelés à siéger; les autres juges siègent à tour de rôle, d'après un tableau annexé à la Convention, et un même juge peut être nommé par plusieurs puissances secondaires. Si une puissance n'a pas, par suite du tour de rôle, de délégué-juge dans une affaire où elle est partie, on lui permet d'en nommer un, et alors le sort désigne le juge qui devra s'abstenir et qui ne peut pas être un juge nommé par l'autre Etat belligérant.

Le belligérant capteur a le droit de nommer un officier de marine de grade élevé qui aura voix consultative ; de même, les puissances neutres intéressées ont le droit d'en nommer un ; s'il y a plusieurs puissances intéressées, elles doivent s'en-

tendre pour la nomination ; au besoin, on tirera au sort.

La Cour élit elle-même son président et son vice-président ; elle siège à La Haye et ne peut pas être transportée autre part.

Comme organe permanent, il y a le Conseil administratif, qui remplit les mêmes fonctions qu'auprès de la Cour permanente d'arbitrage, et le Bureau international, qui sert de greffe.

Les particuliers se font représenter devant la Cour par des mandataires : avocats, avoués, professeurs de droit.

Le jugement a lieu d'après les formes judiciaires.

Montpellier, le 17 juin 1911
Vu : le Doyen de la Faculté,
VIGIÉ.

Montpellier, le 17 juin 1911
Vu : Le Président de la Thèse
MOYE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Montpellier, le 13 juin 1911
Le Recteur,
A. BENOIST.

BIBLIOGRAPHIE

Pistoye et Duverdy. — Des Prises maritimes, 2 vol., 1859.

Cauchy. — Droit Maritime International, 1862.

Ortolan. — Diplomatie de la Mer, 2 vol., 4e édition, 1864.

Hautefeuille. — Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime, 3 vol., 3e édition, 1868.

Bœck (Ch. de). — De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, 1882.

Pérels. — Droit Maritime International, 1884.

Holland. — A manual of naval prize law, 1888.

Hall. — International law, 4e édition, 1895.

Dupuis. — Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines, 1899.

Lèmonon. — La 2e Conférence de la Paix, 1908.

Guilhéneuc. — La marine auxiliaire.

Despagnet. — Cours de droit international public.

Gilles. — Le droit de visite.

Féron. — Des Tribunaux des prises, organisation, compétence, procédure.

Hautière (de la). — Conférence navale de Londres (contrebande de guerre et assistance hostile), 1910.

Duboc. — Du droit de visite en temps de guerre, R G D I, t. IV, 1897.

Boidin. — La télégraphie sans fil et la guerre, R G D I, 1909.

Politis. — La Conférence navale de Londres de 1909 sur divers points de droit maritime, R G D I, 1909 et 1910.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 5

PREMIÈRE PARTIE

CONDITIONS GÉNÉRALES DE SAISIE

CHAPITRE PREMIER. — QUI PEUT SAISIR ? 7

Section Première. — PRINCIPE : Les autorités publiques et les forces publiques 7

I. — Les autorités publiques 8

II. — Les forces publiques 8

1° Navires de guerre 13

2° Marine auxiliaire 15

3° Corsaires 16

Section II. — EXCEPTIONS : Particuliers dans certains cas 21

I. — Navire de commerce attaqué par un bâtiment ennemi 21

II. — Prisonniers de guerre qui, en s'évadant, s'emparent d'un bâtiment ennemi. 21

CHAPITRE II. — QUAND PEUT-ON SAISIR ? 22

PRINCIPE :

I — A partir de quel moment la guerre commence-t-elle ? 22

II. — A partir de quel moment la guerre est-elle considérée comme terminée ? .. 29

Pages

CHAPITRE III. — Où peut-on saisir ? 31

CHAPITRE IV. — Que peut-on saisir ?..... 36

Section Première. — Des navires saisissables. 36

§ I. Navires ennemis. A quoi les reconnaît-on ?..... 36

Exceptions à la capture des navires ennemis : 47

1° Bateaux de pêche..... 48
2° Navires naufragés..... 53
3° Bâtiments affectés à une mission scientifique..... 54
4° Bâtiments hospitaliers..... 55
5° Navires de cartel..... 60
6° Paquebots-poste..... 61

§ 2. Navires neutres..... 62

Principe :

I. — Navires violant un blocus..... 62
1° Idées générales et Historique..... 63
2° Conditions pour que le navire soit saisissable..... 76
3° Où et quand peut-on saisir ?..... 79
4° Des interruptions de blocus 81
5° Navires non saisissables au cas de violation..... 82

II. — Navires transportant de la contrebande de guerre..... 84
1° A quelles conditions un navire est-il considéré comme chargé de contrebande ?..... 86
2° Dans quels cas un navire chargé de contrebande est saisissable ?..... 103
3° Où et quand peut-on saisir ?..... 105

III. — Navires faisant des actes d'assistance hostile..... 106

Pages

IV. — Navires ayant à leur bord des appareils de télégraphie sans fil 115

V. — Navires résistant par la force à la visite 117

VI. — Navires convoyés par des vaisseaux de guerre belligérants 121

VII. — Absence ou irrégularité des papiers de bord 124

Section II. — Des marchandises saisissables... 126

DEUXIÈME PARTIE

FORMALITÉS A REMPLIR PAR LE CAPTEUR

CHAPITRE PREMIER. — De la capture 129

Section Première. — Formalités que le commandant du croiseur doit remplir pour voir si le navire est saisissable 130

I. — Coup de canon d'assurance, de semonce 133

II. — Visite 134

a) A quelle distance doit se tenir le croiseur ? 134

b) Qui doit envoyer embarcation ? 137

c) Nombre d'hommes pouvant monter à bord 139

d) Formalités de la visite 140

Section II. — Formalités qu'a a remplir le commandant du croiseur au cas ou le navire est saisissable 150

CHAPITRE II. — Conduite de la prise 155

Section Première. — Comment se fait la conduite 155

Pages

Section II. — Où faut-il conduire la prise?.... 157

Section III. — Incidents qui peuvent troubler la conduite 160

I. — A la suite de l'initiative prise par le capteur qui la détruit ou la libère moyennant rançon 160

1° Destruction des prises { 1° Prises ennemies. 161 / 2° Prises neutres... 161

2° Rançons..... 170

II. — Autres incidents qui peuvent troubler la conduite 175

1° Emploi par le capteur..... 175

2° Préemption 176

3° Perte par suite d'accident..... 177

4° Reprises et reprises-reprises..... 177

CHAPITRE III. — Formalités que doit remplir le capteur a l'arrivée au port..... 178

I. — Déclaration de prise..... 178

II. — Remise..... 178

1° Du rapport de traversée..... 178

2° Du procès-verbal de capture..... 178

3° De l'inventaire de la cargaison..... 179

4° Des pièces et papiers de bord 179

III. — Peut il transiger ?..... 179

CONCLUSIONS..... 181

I. — Formalités qui constituent l'instruction préparatoire..... 181

II. — Jugements en première instance et en appel devant les tribunaux nationaux. 183

III. — Jugement devant la Cour internationale des prises..... 184

Bibliographie 188